SKRZYDLATA POLSKA

NR 12 (872) • 24. III. 1968 • ROK XXIV/XXXVIII • CENA 2 ZŁ

W numerze: SPOTKANIE Z „ISKRĄ" • ZIMOWY RELAKS • EMERYTURY DLA LOTNIKÓW • NOWY KOSMODROM FRANCJI • SEN NOCY LETNIEJ

Radzieckie linie lotnicze „Aeroflot" mają już za sobą 45 lat istnienia. Są one największym tego rodzaju przedsiębiorstwem na świecie, tak pod względem długości obsługiwanych szlaków międzynarodowych i wewnątrzkrajowych, jak ilości posiadanego nowoczesnego sprzętu i liczby przewożonych pasażerów. Obecnie samoloty „Aeroflotu" przewożą 150 000 osób na dobę. W niedługim czasie na trasy „Aeroflotu" wejdą najnowsze maszyny Il-62, Tu-154 i Tu-134. Na zdjęciu: Jedna z uroczych stewardess „Aeroflotu".

ZOBOWIĄZANIA AEROKLUBU WROCŁAWSKIEGO

DLA uczczenia świąt państwowych 1 Maja i 22 Lipca oraz V Zjazdu Partii i 51 rocznicy Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej — Rada Zakładowa Aeroklubu Wrocławskiego ogłosiła apel do pracowników celem podjęcia zobowiązań długofalowych.

W wyniku dyskusji ustalono zakres następujących prac, które wykonane zostaną w ramach podjętych zobowiązań:

1. **Naprawa ogrodzenia wokół lotniska — wartość robót — 25 000 zł**
2. **Prace porządkowe wokół hangaru (w tym wykopanie zbiorników benzynowych) — 9 000 zł**
3. **Budowa przekopu w celu doprowadzenia sprężonego powietrza z ZSLS do hangaru nr 1 — 9 000 zł**
4. **Uzupełnienie stanowisk kontrolno-pomiarowych w hangarze — 3 000 zł**
5. **Celem podniesienia warunków bytowych niektórych pracowników postanowiono wziąć udział w pracy przy adaptacji strychów na mieszkania (dokumentacja jest już opracowana) — 16 000 zł**

Dla realizacji powyższych zobowiązań każdy pracownik aeroklubu i LZUG przepracuje 50 godzin, a pracownicy zainteresowani budową mieszkań po 200 godzin.

Łącznie zobowiązania opiewają na sumę 62 000 zł.

NOWA KOMISJA MODELARSTWA APRL

8 marca 1968 r. rozpoczęła działalność nowa Komisja Modelarstwa powołana przez Zarząd Główny Aeroklubu PRL. Przewodniczącym Komisji został ponownie wybrany prof. Zygmunt Franaszczuk, zastępcą — Zdzisław Szajewski, a członkami prezydium — Zdzisław Pakielewicz, Edmund Osiński i Henryk Skrzypczyk. Wśród członków Komisji jest nasz kolega redakcyjny red. inż. Janusz Wojciechowski.

W czasie obrad Komisji odbyła się miła uroczystość wręczenia przez prezesa Aeroklubu PRL Stefana Antosiewicza pucharu i plakietek honorowych 5 najlepszym sekcjom modelarstwa. Puchar za pierwsze miejsce w działalności sportowej w kraju w 1967 r. zdobyła (już drugi raz z kolei) Sekcja Modelarstwa Aeroklubu Warszawskiego.

W krótkim serdecznym przemówieniu prezes S. Antosiewicz wysoko ocenił pracę modelarzy i ich kierownictw wszystkich szczebli oraz życzył nowej Komisji, a za jej pośrednictwem ogółowi modelarzy i działaczy aeroklubowych, dalszych sukcesów.

Rok 1967 był najpomyślniejszym w całej historii rozwoju modelarstwa lotniczego, jeśli chodzi o tak ważny odcinek, jak zaopatrzenie materiałowe. W ub. r. modelarze APRL otrzymali (oprócz bogatego zaopatrzenia w materiały krajowe) następujące ilości sprzętu i materiałów importowanych najwyższej jakości: 511 silników „Super Tigre" i MVVS, 10 kompletów aparatury 10-kanałowej do zdalnego kierowania „Variophon" — „Variotor", 268 mechanizmów wykonawczych, 280 wyłączników pracy silnika, 30 000 desek balsowych, 560 kG balsy w klockach, 60 kG gumy „Pirelli", 15 000 arkuszy papieru japońskiego i 1 830 świec żarowych.

W 1967 r. wyszkolono w APRL 11 223 modelarzy w 698 modelarniach oraz 71 instruktorów. Sportowców z licencjami było: 1 219 juniorów i 707 seniorów oraz 189 komisarzy sportowych (nie licząc zawodników z uprawnieniami komisarzy). Wydano 261 odznak wyczynowych (w tym 20 złotych i 4 diamentowe). Przeprowadzono 266 imprez z udziałem 10 715 osób oraz 22 imprezy latawcowe z udziałem 39 239 osób (wspólnie ze „Społem"). Startowano 4 razy za granicą oraz zorganizowano 3 obozy sportowe.

Komisja m. in. postanowiła: powołać 6 konsultantów dla poszczególnych kategorii modeli, uznać za obowiązujący w 1968 r. dotychczasowy Kodeks Sportowy (z poprawkami, które otrzymały już aerokluby). Troskę Komisji stanowi niepełna obsada Instruktorów modelarstwa (nowa nazwa Szefów) w aeroklubach (jest ich obecnie zaledwie 19 na 36 aeroklubów, a półetaty sprawy nie załatwiają). Pozytywnie oceniono też eksperymenty polegające na skupianiu wokół instruktorów-sportowców grup młodzieży o określonych zainteresowaniach zawodniczych, a także wydany „Rocznik Modelarstwa" (niebawem wyjdzie z druku kolejny rocznik 1967). W podsumowaniu obrad Komisji należy stwierdzić, że władze modelarskie APRL uczyniły bardzo dużo, aby dobrze wyposażyć naszych modelarzy przed sezonem sportowym 1968 r. Teraz można (i trzeba) będzie wymagać wyników!

(w)

SENIORZY LOTNICTWA POTĘPIAJĄ AGRESJĘ USA W WIETNAMIE

PRZYŁĄCZAJĄC się do protestów społeczeństwa polskiego przeciwko haniebnej agresji imperializmu amerykańskiego w Wietnamie, polscy lotnicy zrzeszeni w Klubie Seniorów Lotnictwa przy Aeroklubie PRL deklarują pełne poparcie dla polityki rządu polskiego, który zdecydowanie potępił zbrodniczą działalność Stanów Zjednoczonych, niosących — przy wykorzystaniu najnowocześniejszych śmiercionośnych środków techniki wojennej — śmierć i zniszczenie wśród ludu wietnamskiego.

Imperialistyczna agresja w imię interesów wielkich amerykańskich monopoli w Azji, jest groźna w skutkach i stanowi zagrożenie pokoju światowego.

Potępiając awanturniczą, nieodpowiedzialną politykę wojowniczych kół USA, popieramy sprawiedliwą walkę narodu wietnamskiego o niepodległość swej Ojczyzny.

Piętnujemy barbarzyńskie naloty na otwarte miasta i wsie wietnamskie, niszczące bombami i napalmem wiekowy dorobek bohaterskiego narodu walczącego o niezależność i sprawiedliwy ład społeczny. Jesteśmy razem z wietnamskim narodem. Wspólnie z krajami obozu socjalistycznego będziemy nieśli pomoc w jego sprawiedliwej walce.

Precz ze zbrodniczą wojną, niech żyje pokój między narodami!

Za Zarząd Klubu Seniorów Lotnictwa:
Medard Konieczny — prezes
Kazimierz Haber — sekretarz

Warszawa, 5 marca 1968 r.

NA BUDOWĘ CENTRUM ZDROWIA DZIECKA

W odpowiedzi na apel Kierownictwa Zarządu Głównego APRL, dotyczący zbiórki na rzecz budowy Centrum Zdrowia Dziecka, załoga Centrum Szybowcowego APRL w Lesznie przekazała na ten cel kwotę 600 zł.

Klub Seniorów Lotnictwa

Zarząd Klubu Seniorów Lotnictwa przy Aeroklubie Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej komunikuje, że seniorzy lotnictwa polskiego, którzy brali osobisty udział w II wojnie światowej i byli świadkami bohaterstwa i męczeństwa dzieci polskich, z gorącym uznaniem witają inicjatywę uczczenia tych czynów poprzez wybudowanie trwałego pomnika w postaci Centrum Zdrowia Dziecka.

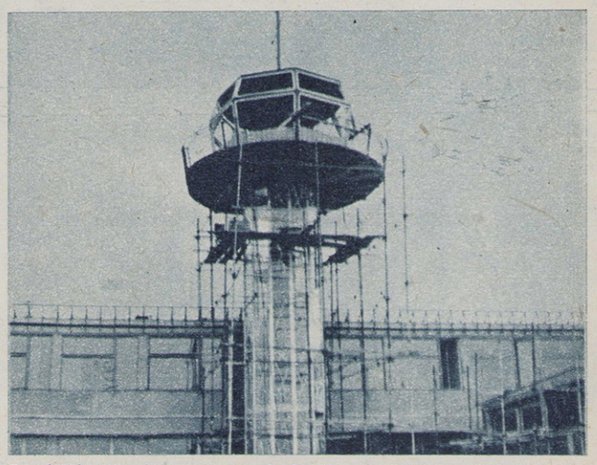
Deklarując pełne poparcie dla hasła „Cały kraj swoim dzieciom" jednocześnie przekazują, w dniu 9.III. 1968 r., fundusz zebrany z dobrowolnych składek w wysokości 4 500 zł na budowę Centrum Zdrowia Dziecka, na konto PKO Nr 1-9-122222 w Warszawie.

Koło lotnicze im. I plm „Warszawa" w Kielcach

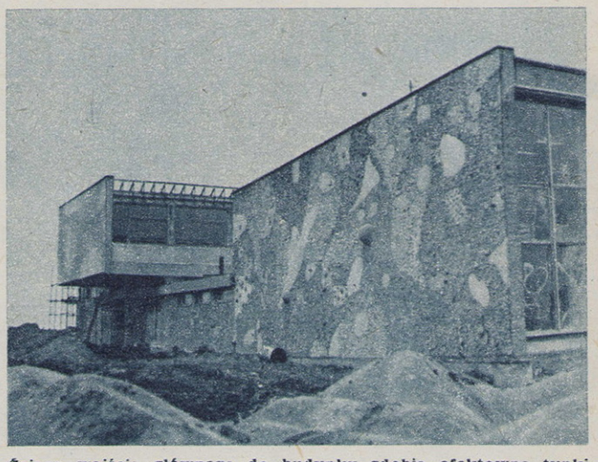
Koło lotnicze im. 1 pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa" przy Szkole Podstawowej nr 20 w Kielcach wpłaciło na budowę Centrum Zdrowia Dziecka 1 210 zł. Młodzież koła otrzymała list z podziękowaniami od znanej pisarki Ewy Szelburg-Zarembiny.

CO NOWEGO W LESZNIE?

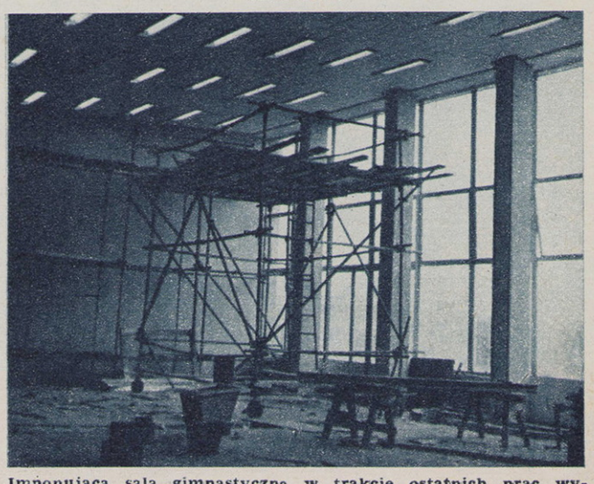
XI Szybowcowe Mistrzostwa Świata w Lesznie — za pasem. Od ich rozpoczęcia dzieli nas tylko 11 tygodni. Intensywne prace nad odpowiednim przygotowaniem obiektów na terenie lotniska trwają bez przerwy. Przybywające do Leszna ekipy szybowcowe z całego świata zastaną wszystko „zapięte na ostatni guzik". A oto trzy zdjęcia z ostatnich wykończeniowych prac budowlanych.



Dominującym fragmentem budynku portowego jest lśniąca szkłem i aluminium wieża kontroli ruchu.



Ścianę wejścia głównego do budynku zdobią efektowne tynki szlachetne.



Imponująca sala gimnastyczna w trakcie ostatnich prac wykończeniowych. Foto: B. Koszewski

ZBIGNIEW SZAŁAŚNY NIE ŻYJE

Dnia 8 marca 1968 r. zmarł w Bielsku-Białej po dłuższej chorobie w wieku 54 lat starszy rzeczoznawca spadochronowy Inspektoratu Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych **Zbigniew SZAŁAŚNY**. Z lotnictwem związał się już w okresie przedwojennym. W ubiegłym roku w uznaniu zasług położonych dla sportu spadochronowego otrzymał odznakę Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego, przyznaną przez Zarząd Główny Aeroklubu PRL. Pogrzeb Zbigniewa Szałaśnego odbył się 11 marca br. w Bielsku-Białej.

Cześć Jego Pamięci.

ZAPROSZENIE Z ŻARU

SZKOŁA Szybowcowa APRL ŻAR zawiadamia, że z dniem 1 kwietnia otwiera szeroko i gościnnie swoje bramy dla pilotów szybowcowych z całego kraju. Dla uczestników turnusów szkoleniowych (miesięcznych i dwutygodniowych), w zależności od kwalifikacji poszczególnych pilotów oraz warunków atmosferycznych, prowadzone będzie szkolenie według programu szybowcowego w zakresie I i II klasy. Szkoła specjalizować się będzie w lotach nocnych, wysokościowych, pełnej akrobacji, pilotażu według przyrządów, akrobacji podstawowej oraz lotach pięciogodzinnych. Ponadto istnieją szerokie możliwości zdobywania warunków do złotych i srebrnych odznak szybowcowych.

Dodatkową atrakcją dla pilotów z terenów nizinnych będą starty z lin gumowych oraz pozostawiające wiele miłych i niezapomnianych wrażeń loty żaglowe na zboczach Żaru, Jaworzyny i Magurki.

Warunkiem przyjęcia uczestnika na turnus szkoleniowy jest ukończenie zadania III (uprawnienie do lotów za samolotem) oraz minimalny nalot samodzielny w ilości 10 godzin. Zgłoszenia należy wysyłać poprzez macierzyste aerokluby do dnia 20 każdego poprzedzającego miesiąca. Z bezpłatnego pobytu korzysta młodzież szkolna. Studenci szkół wyższych nie pracujący zawodowo płacą za wyżywienie 7,50 zł dziennie. Szczegółowe pisma w tej sprawie otrzymały wszystkie aerokluby regionalne.

Dionizy Bielański

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

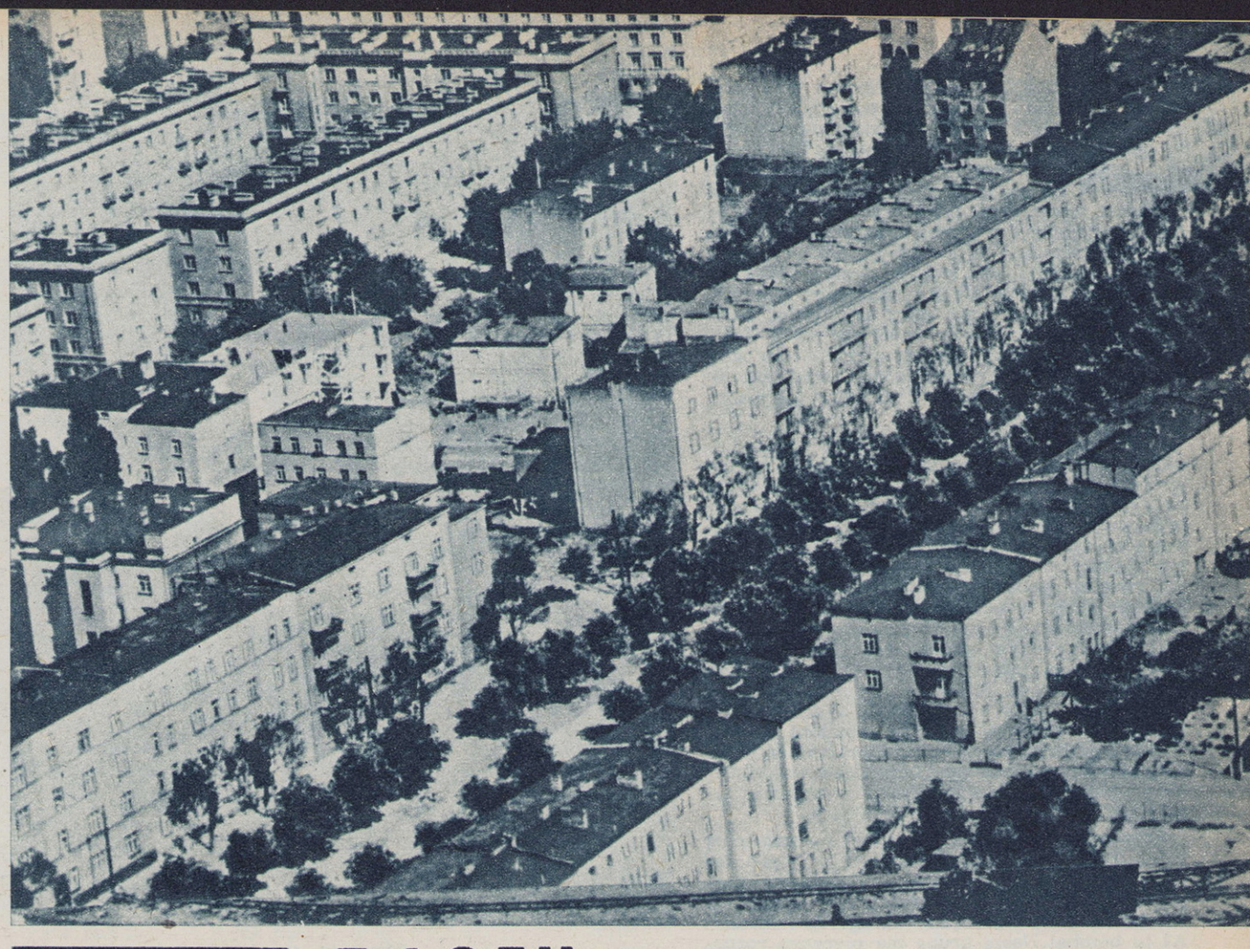
● **PREZES** APRL powołał komisję współzawodnictwa przy Zarządzie Głównym Aeroklubu PRL, której zadaniem będzie ustalenie wyników współzawodnictwa pomiędzy aeroklubami za lata 1967 i 1968. Przewodniczącym komisji został skarbnik ZG APRL mgr inż. **Wiktor Leja**, jego zastępcą — członek ZG APRL mgr **Jerzy R. Konieczny**, a sekretarzem — ppłk pil. **Zdzisław Plezia**; poza tym do komisji jako członkowie weszli: członek GKR APRL mgr inż. **Zdzisław Reguła** oraz ośmiu wiceprezesów urzędujących aeroklubów regionalnych: inż. **Antoni Matheus** (Gdańsk), **Andrzej Tajchman** (Częstochowa), **Stefan Mrozowicz** (Inowrocław), **Jan Bryniarski** (Kraków), **Mieczysław Czempiński** (Poznań), mgr inż. **Marian Wiśniewski** (Łódź), **Roman Przepióra** (Rzeszów) i **Bolesław Sierociński** (Warszawa).

*

● **POLSCY** filateliści, którzy brali udział w międzynarodowej wystawie filatelistycznej w Budapeszcie pn. „Aerofilia 67", poświęconej tematyce lotniczej i astronautycznej, zdobyli 11 medali, 14 dyplomów i 2 nagrody specjalne.

*

● **ZE ZDZIWIENIEM** przeczytaliśmy w najnowszym numerze (nr 2 z 1968 r) radzieckiego miesięcznika „Graždanskaja Awiacja" (Lotnictwo cywilne) artykuł pt. „Gdzie rodzą się AN-y", podpisany przez panów Janusza BABIEJCZUKA i Jerzego GRZEGORZEWSKIEGO. Artykuł ten zaczyna się w ten sposób. (Cytujemy): „Jak wiadomo, przemysł lotniczy jest jedną z młodych gałęzi gospodarki narodowej Polski. Powstał on wkrótce po zakończeniu drugiej wojny światowej przy współpracy i pomocy Związku Radzieckiego. Co prawda, jeszcze w 1939 r. w polskiej wytwórni lotniczej zmontowano z gotowych części nieco samolotów. To były pierwsze kroki. Ale i te były przerwane po kilku miesiącach. 2 września 1939 r. wytwórnia uległa zniszczeniu przez bombardowanie podczas napadu Niemiec hitlerowskich na Polskę. 6 sierpnia 1944 r. wojska radzieckie wyzwoliły miasto, w którym była wytwórnia". Dalej następuje szczegółowe omówienie działalności tej wytwórni, od pierwszej produkcji licencyjnej samolotów Po-2 i szybowców „Salamandra", poprzez „Szpaki", „Junaki-3", „Biesy", „Iskry" aż do An-2, samochodów „Mikrus", silników nielotniczych i aluminiowych ram okiennych. O czym się dowie czytelnik radziecki, nie znający przecież bliżej spraw polskiego lotnictwa, z lektury tego dziwnego artykułu? O tym, że przemysł lotniczy (którego chlubnymi tradycjami słusznie się dziś szczycimy) w ogóle nie istniał w naszym kraju w okresie przedwojennym. I o tym, że obecnie cały przemysł lotniczy PRL, to właśnie ta jedna, jedyna opisana wytwórnia. Taki jest bowiem jednoznaczny wydźwięk tego artykułu, w którym z historii (nalwnie zresztą przedstawionej) jednej wytwórni powstała historia rozwoju przemysłu lotniczego całego kraju. I to od zarania — po dzień dzisiejszy! Autorzy zapewniają w zakończeniu, że w chwili obecnej jest to wytwórnia lotnicza w pełni współczesna, z kadrą wysoko kwalifikowanych specjalistów, najnowszym wyposażeniem i zdolna do różnorodnej produkcji o poziomie światowym. To oczywista prawda! Taka sama prawda, jak fakt, że w jednym tylko niedbale napisanym artykule (aż dwóch autorów) pojawiły się dwa istotne, niekorzystne dla nas zniekształcenia rzeczywistości i wypaczenia pięknych tradycji polskiego przemysłu lotniczego. Dziękujemy za TAKĄ propagandę polskiego przemysłu lotniczego za granicą!



POLSKA Z LOTU PTAKA

POZNAŃ. W roku 1964 — 434 tys. mieszkańców. Czwarty pod względem wielkości miejski ośrodek przemysłowy Polski, wielki ośrodek handlowy — siedziba corocznych Międzynarodowych Targów Poznańskich, ważny ośrodek naukowy i kulturalny. Duża liczba zabytków. Na zdjęciu: Nowe osiedle mieszkaniowe Chociszewskiego. Foto — z albumu „Poznań"

LOTNICZYM SZLAKIEM 25-LECIA

JUŻ niewiele tygodni pozostało do jedynej w tym roku na skalę ogólnokrajową imprezy samolotowej — VII Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów. Zainteresowanie nią, z racji jej znanych od wielu lat wysokich walorów tak sportowych jak i propagandowych (dla lotnictwa i ziem, przez które przebiegają trasy Rajdu) — rośnie bezustannie. Rajd jak żadna chyba w kraju impreza o charakterze lotniczym zyskał sobie ogromne uznanie tak wśród pilotów, jak dziennikarzy oraz władz terenowych i społeczeństwa rejonów kraju objętych jego zasięgiem — dzięki bardzo sprawnej zawsze organizacji, dzięki korzyściom, jakie przynosi dla wszystkich nim zainteresowanych i dla kraju w ogóle. Rzecz znamienna — dzięki również specyficznej dla niego, nie widzianej na innych imprezach atmosferze pełnej sportowej zaciętości, a jednocześnie dżentelmeństwa walki uczestniczących w nim załóg. Znana to dobrze, od wielu lat potwierdzona prawda: dziennikarze z niezwykłym entuzjazmem, jako członkowie załóg, pomagają w powietrzu pilotom w rozgrywaniu konkurencji, wnosząc swój wkład do wspólnego dzieła, jakim jest osiągnięcie jak największej ilości punktów w klasyfikacji końcowej. Wyszedłszy z maszyn we Wrocławiu — dają jeszcze potem z siebie wszystko, aby we własnym, liczonym jednak do ogólnej punktacji załóg konkursie o miano najlepszego pióra Rajdu, zdobyć za napisane prace cenne punkty, decydujące zazwyczaj o tym, jakie załoga zajmie miejsce.

Piloci, rzecz charakterystyczna, też bardzo sobie cenią uczestnictwo w Rajdzie. Sprawia to stosunkowo wysoki stopień trudności, jakimi odznaczają się konkurencje pilotażowo-nawigacyjne imprezy oraz — rzecz piękna w swej wymowie — właśnie owa atmosfera Rajdu, wynikająca z doskonałego zgrania się i współpracy z towarzyszami podniebnych zmagań — dziennikarzami. Atmosfera pełna głębokiej, obopólnej sympatii, zrozumienia, chęci pomocy, szczerego koleżeństwa.

Piękna, nie mająca na świecie odpowiednika impreza.

W dniu 13 marca br., w siedzibie Aeroklubu PRL w Warszawie, odbyło się zebranie, zwołane przez komitet organizacyjny VII Rajdu. Przy udziale przedstawicieli komitetów etapowych omówiono na nim stan przygotowań poszczególnych punktów etapowych. Popatrzmy zatem, co uczestników Rajdu czekać będzie na długiej trasie od Zamościa, przez Mińsk Mazowiecki, Ziemię Koszalińską — do Wrocławia.

VII Rajd rozpocznie się zlotem załóg (organizatorzy przewidują ich 30) do Zamościa, w dniu 29 kwietnia. W ciągu dwu- i półdniowego pobytu w samym Zamościu i jego rejonie rajdowcy, po zakwaterowaniu w pomieszczeniach Technicznej Szkoły Wojsk Lotniczych zwiedzą Szkołę, wezmą udział w akademii 1-majowej, uświetnionej galowym koncertem sławnej orkiestry Karola Namysłowskiego, spotkają się z władzami miasta i powiatu, zwiedzą Zamość, złożą wieńce w pamiętającej męczeństwo bojowników o wolność narodu Rotundzie, a następnie w czterech grupach pojadą autokarami na spotkanie z mieszkańcami bohaterskich wsi Zamojszczyzny — Zaboreczna, Wojdy Nawozu i Soch. W dniu 1 maja wezmą udział, na czele kolumny, w pochodzie pierwszomajowym. Nad trybuną honorową przelecą samoloty rajdowe.

Tego samego jeszcze dnia — Rajd ruszy do Mińska Mazowieckiego. Tu załogi, przyjmowane przez obchodzący swe 25-lecie sławny 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa", spotkają się z lotnikami pułku, z jego weteranami — uczestnikami walk powietrznych z hitlerowską Luftwaffe oraz z władzami miasta, powiatu i przedstawicielami organizacji politycznych i społecznych. W programie mińskiego etapu znajduje się zwiedzenie sali historii pułku, wieczorek towarzyski z udziałem miejscowej młodzieży, zwiedzanie zakładów przemysłowych, konferencja z udziałem przedstawicieli Wojsk Ochrony Powietrznej Kraju oraz obserwacja dziennych i nocnych lotów ćwiczebnych wojskowych samolotów. Przewidziane są tutaj loty zapoznawcze na odrzutowcach dla wybranych załóg rajdowych.

W dniu 3 maja rano — odlot do Piły. W bogatym programie pobytu uczestników Rajdu w tym rejonie należy m. in. wymienić składanie wieńców na cmentarzu poległych w Wałczu, kwiatów pod pomnikiem w Podgaju, wystawionym dla upamiętnienia śmierci żywcem tam spalonych żołnierzy polskich, spotkanie z przedstawicielami miejscowych władz i byłymi uczestnikami walk na tych terenach — członkami ZBoWiD oraz zwiedzanie rejonów dawnego Wału Pomorskiego, gdzie 1 Armia WP toczyła zażarte boje z hitlerowcami. To bynajmniej nie wszystko: jeszcze zwiedzenie szkoły podoficerskiej MO w Pile, złożenie wieńca pod pomnikiem bohaterskiego pilota pułku „Warszawa" — Iwana Matwiejewa, zwiedzanie Piły, konferencja prasowa i inne punkty programu. Na etapie tym — niewykluczone są pewne zmiany w kolejności i ilości punktów programu nakreślonego przez organizatorów.

4 maja załogi rajdowe będą już w Kołobrzegu. Zakwaterowanie — w pięknym hotelu „Skanpol". Jak przed kilku laty, piloci i dziennikarze uczczą pamięć poległych żołnierzy 1 Armii WP złożeniem wieńców na miejscowym cmentarzu, pójdą pod Pomnik Zaślubin z Morzem, zwiedzą miasto, spotkają się z jego władzami i wezmą udział w ognisku urządzonym przez młodzież harcerską na plaży nadmorskiej. W zanadrzu organizatorzy mają jeszcze inne, ciekawe punkty programu.

I wreszcie ostatni skok — z Kołobrzegu aż do Wrocławia. Rajdowe maszyny wylądują tu 5, względnie 6 maja. Sprawa — jeszcze nie uzgodniona przez organizatorów, badających możliwość ewentualnego lądowania po drodze.

Zakończenie VII Rajdu odbędzie się 7 maja, we wrocławskim Klubie Oficerskim, gdzie zostaną ogłoszone wyniki imprezy i rozdane nagrody zwycięzcom.

Niewątpliwie VII Rajd będzie pięknym akcentem ogólnokrajowych uroczystości dla uczczenia 25 rocznicy powstania Ludowego Wojska Polskiego, braterstwa broni z Armią Radziecką oraz walnie przyczyni się do spopularyzowania osiągnięć ziem, przez które będą przebiegać jego trasy. A że będzie to doskonała propaganda lotnictwa — to też pewne!

(Zar.)

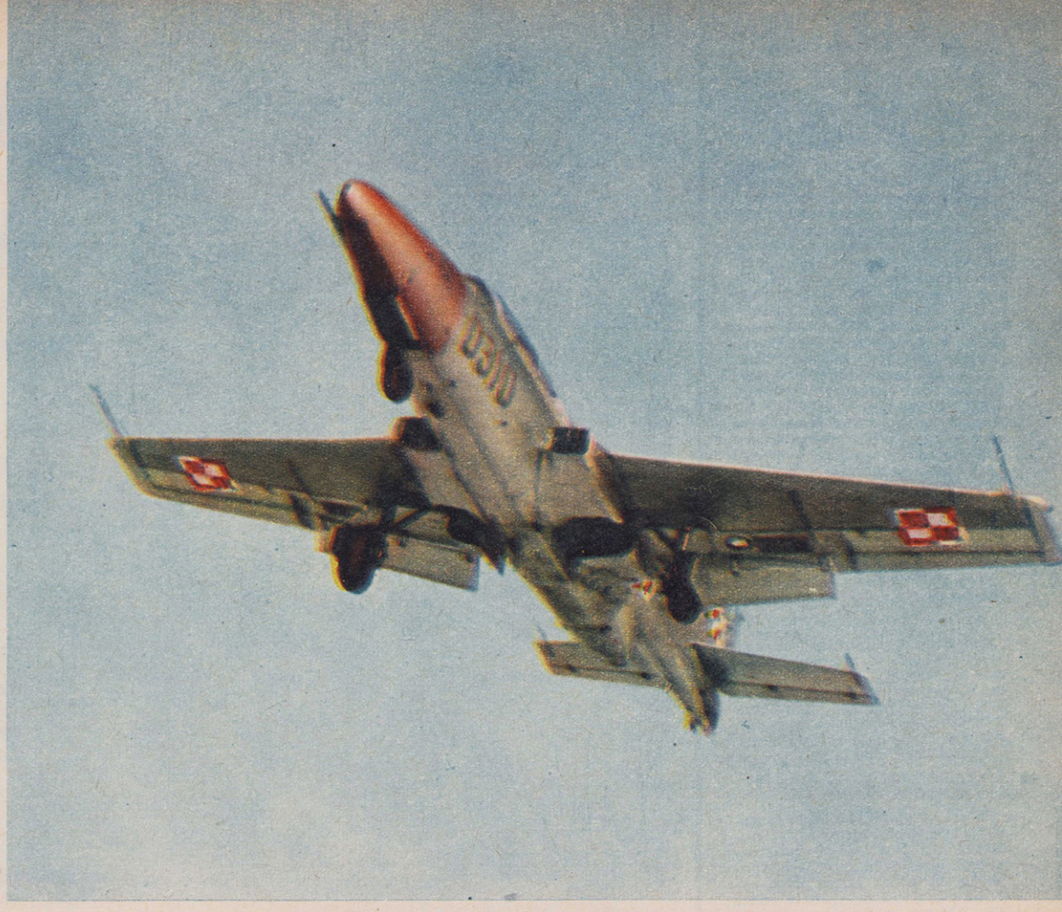
ECHA LOTNIA

Spotkanie z „Iskrą"

BYŁEM świeżo upieczonym podchorążym i z dumą nosiłem lotniczy mundur z jednym paskiem na rękawie. Jak w każdej uczelni, tak i w Oficerskiej Szkole Lotniczej nauka dzieli się na dwa zasadnicze okresy — na szkolenie teoretyczne oraz praktyczne. Ale, by móc latać, najpierw trzeba opanować niezbędną wiedzę teoretyczną. W związku z tym uczyliśmy się aerodynamiki, wkuwaliśmy wzory z nawigacji, zapoznawaliśmy się z tajemnicami meteorologii. Samolot także nie mógł kryć przed nami żadnych tajemnic. Nauki było naprawdę dużo, o wiele więcej niż w technikum czy liceum ogólnokształcącym. Chcieliśmy jednak latać i pilotować nowoczesne samoloty, a bez nauki nie można nawet o tym marzyć.

W szybkim przyswajaniu obszernej wiedzy lotniczej pomógł nam nasz zapał do latania, bo jak wiadomo z psychologii, wiedzę, która ma ścisły związek z naszymi zainteresowaniami, jest o wiele łatwiej i szybciej przyswoić sobie niż wiedzę, którą musimy opanować z konieczności. Dlatego też większych trudności z nauką nie mieliśmy, ale była to nauka systematyczna i wnikliwa. Podczas nauki własnej każdy podchorąży wkuwał indywidualnie i usłyszeć można było powtarzane przyciszonym głosem definicje: „statycznością boczną samolotu nazywamy... itd." lub „kątem kursowym radiostacji nazywam kąt zawarty..." itd.", inni znów gorąco dyskutowali o sposobach określenia miejsca samolotu. Nawet w czasie wolnym od zajęć tematem numer jeden były zagadnienia lotnicze i oczywiście wspomnienia z lotów szybowcowych, wykonywanych w aeroklubach rozsianych po całej Polsce.

Przygotowywaliśmy się do lotów na samolocie TS-8 „Bies", z którym zawarliśmy przyjaźń, latając na nim podczas LPW. Wykładowcy cierpliwie i dokładnie zapoznawali nas z budową silnika i poszczególnych agregatów „Biesa". Aż tu bomba! Nasza grupa ma pierwsza rozpocząć szkolenie na TS-11 „Iskra", najmłodszym dziecku konstruktora T. Sołtyka. Co dużo gadać, to było za piękne, aby uwierzyć, przecież są starsi podchorążowie od nas, którzy mają większe doświadczenie w powietrzu, a my — to żółtodzioby w lotnictwie.



Odrzutowy samolot szkolno-treningowy TS-11 „Iskra".

Jednak, ku naszej radości, była to prawda. Pożegnaliśmy już trochę znajomego „Biesa", który wyszkolił wielu pilotów przed nami i ochoczo zabraliśmy się do teoretycznego rozpracowania budowy „Iskry". Wykładowcy, wysokiej klasy fachowcy, dokładnie zapoznawali nas z każdą śrubką samolotu. A to wcale nie takie łatwe, „Iskra" okazała się bardzo nowoczesnym samolotem, zadziwiła nas ciekawymi rozwiązaniami konstrukcyjnymi. Tym, którzy przed wstąpieniem do Oficerskiej Szkoły Lotniczej pokończyli technika mechaniczne, było łatwiej, szybko orientowali się w schematach, szybciej poznawali konstrukcję i zasady działania poszczególnych mechanizmów samolotu. Oni też bardzo chętnie pomagali tym, którzy o mechanice nie mieli głębszego pojęcia i trudno było im się połapać wśród niezliczonej ilości przewodów, rurek, kabli. Ale wspólnymi siłami pokonywaliśmy trudności.

Trzeba przyznać, że jeszcze nie latając na „Iskrze" zżyliśmy się z nią. Każdego z nas paliła ciekawość — jak to będzie? Czy trudno będzie wylecieć samodzielnie? Jaka będzie „Iskra" w pilotażu? Takich pytań cisnęło się nam na usta setki.

W niedługim czasie mieliśmy otrzymać odpowiedzi na te pytania, ponieważ zbliżały się egzaminy, po których mieliśmy zacząć latać. Do egzaminów byliśmy dobrze przygotowani, ale mimo to każdy bał się troszeczkę — jak to bywa przed każdym egzaminem. Biegaliśmy za wykładowcami, by wytłumaczyli nam jeszcze jakieś niejasności. Po egzaminach okazało się, że niepotrzebnie baliśmy się, wszyscy bowiem zdaliśmy bardzo dobrze.

Szef kompanii wydał nam ubiory lotnicze. Przymierzaliśmy je bez mała jak panienki, a radości, żartów i śmiechu było przy tym niemało. Pastowaliśmy „skóry" lotnicze — chcieliśmy zrobić dobre wrażenie na naszych instruktorach, którzy mieli przypiąć nam skrzydła.

Przekazano nas do pododdziału szkolnego, gdzie czekały na nas „Iskry". Zapoznano nas z instruktorami. Zostałem przydzielony do porucznika pilota pierwszej klasy Kazimierza Szatkowskiego, który zadał tylko jedno pytanie w tym dniu — czy chcecie latać? Odpowiedź moja nie wymagała komentarzy. Cały dzień bez mała pod okiem instruktora poznawałem kabinę. W kabinie „Iskry" jest bardzo dużo przyrządów pilotażowo-nawigacyjnych, różnych przełączników, przycisków. Znałem ich przeznaczenie i konstrukcję, ale teraz musiałem bezbłędnie znać ich rozmieszczenie w kabinie. Instruktor podkreślił, że znajomość kabiny jest sprawą bardzo ważną. Po kilku treningach na ślepo wskazywałem dany przyrząd czy przełącznik. Wreszcie — jutro mamy rozpocząć loty. Z podniecenia nie mogłem długo zasnąć.

Ranek był śliczny, niebo bez żadnej chmurki. Wymarzona pogoda. Szliśmy przez lotnisko roześmiani i podnieceni, że to już dziś po raz pierwszy wzniesiemy się w powietrze na „Iskrze". Na stoisku stały już samoloty, lśniąc w promieniach słońca. Wiatrochrony były pootwierane i zapraszały do zajęcia miejsca w kabinie. Ochoczo pobraliśmy spadochrony. Na zbiórce przed rozpoczęciem lotów dowódca życzył nam dobrych wyników w trudnej nauce latania i podkreślił, że my pierwsi szkolimy się na pierwszym samolocie odrzutowym polskiej konstrukcji i produkcji. Było nam przyjemnie.

W spokojne ranne powietrze wdarł się ryk zapuszczanych silników. Po chwili samoloty pokołowały na start. Obserwowałem startujące samoloty, czekając na swój lot. Wdzięcznie wygląda „Iskra" odrywając się od ziemi. Patrzyłem na ten samolot bez mała tak, jak patrzy zakochany chłopak na swoją dziewczynę. Ciekawe, czy „Iskra" odwzajemni moją miłość — pomyślałem. Ale „Iskry" już miękko spływały na pas betonowy lotniska.

No, teraz moja kolej. Zakładam spadochron i zajmuję miejsce w kabinie, już znajomej z naziemnych treningów. przypinam dokładnie pasy fotela katapultowego i melduję instruktorowi o swojej gotowości do lotu. — Uruchamiaj! — padło polecenie z kabiny instruktora. Włączam odpowiednie przełączniki potrzebne do rozruchu. Naciskam na przycisk rozruchu, obserwując jednocześnie przyrządy kontrolujące pracę silnika. Obrotomierz wychyla się w prawo, informując o obrotach turbiny w danej chwili. Przyrządy mierzące temperatury, ciśnienia paliwa i oleju drgnęły, nabrały życia. Zamykam wiatrochron i hermetyzuję kabinę. Wszystkie moje czynności staram się dwukrotnie kontrolować, tak uczył instruktor, a co on powie — to święte. Przeprowadzam próbę silnika, sprawdzam, czy obroty są prawidłowe. Silnik pracuje bez zarzutu. Proszę kierownika lotów o zezwolenie na wykołowanie — głos mam z wrażenia troszkę zmieniony. — Zezwalam! — usłyszałem w słuchawkach. Niepewnie, z tremą zwiększam obroty, puszczając dźwignię hamowania. Samolot toczy się kilka metrów — wciskam pedał steru kierunku, naciskając na dźwignie hamulców. „Iskra" posłusznie skręca. Jestem na pasie startowym. Rzucam okiem w kabinę — wszystko w porządku — można startować.

Po otrzymaniu zezwolenia na start — zwiększam płynnie obroty silnika do maksymalnych, puszczam hamulce, „Iskra" toczy się coraz szybciej, szybciej i już jesteśmy w powietrzu. Ziemia przesuwa się bardzo szybko, ale w miarę jak nabieramy wysokości — coraz wolniej. Samolot pilotuje instruktor. Patrzę na ziemię, widzę w dole lotnisko, miasto, drogi. Ślicznie wygląda zielono-złota szachownica pól. Silnik miarowo pracuje, wskazania przyrządów prawidłowe.

Zachwycanie się widokami przerywa instruktor, mówiąc: — Przejmij stery, spróbuj utrzymać samolot w locie poziomym.

Biorę drążek sterowy do ręki i staram się tak reagować sterami, aby samolot leciał jak po sznurku. Chwilowo mi się to udaje, ale później wariometr pokazuje opadanie — ściągam drążek na siebie. Oj! Za duży ruch, bo na wariometrze wznoszenie i prędkość maleje. Pomaga mi instruktor mówiąc: Nie trzeba takich dużych ruchów wykonywać sterami, ale mam nadzieję, że nauczysz się jeszcze.

„Ja też mam nadzieję" — pomyślałem.

— A teraz uważaj, pokręcimy trochę — powiedział instruktor. W chwilę potem ziemię miałem pod głową. „Przewrót" — pomyślałem. Prędkość samolotu rośnie, „Iskra" nurkuje ostro do ziemi.

Naraz ziemia ucieka, a ja czuję, jak wciska mnie mocno w fotel. staram się podnieść rękę, trudno to idzie. Powieki ciężkie jak z ołowiu, to wynik przeciążenia, które po chwili mija. Znajdujemy się chwilę w locie plecowym, z którego instruktor zawrotem odwraca „Iskrę" do lotu poziomego. Naraz ziemia zaczyna się kręcić raz w lewo, raz w prawo — to beczki. Przyjemnie jest kręcić beczki. — No, czas na nas — mówi instruktor i wprowadza samolot w ostrą spiralę. Szybko wytracamy wysokość, wracamy na lotnisko i lądujemy.

Jestem zachwycony. Wysiadam z kabiny czerwony, spocony ale zadowolony — chciałbym jeszcze lecieć — ale muszę odpocząć, a później czekają mnie loty po kręgu. Usiadłem na wyjętym spadochronie i na nowo przeżywałem ten lot. W tym dniu zacząłem trudną naukę startu oraz jeszcze trudniejszego lądowania. Na „Biesie" to było inaczej. Na „Iskrze" wszystkie czynności trzeba wykonywać szybciej i dokładniej. Latając na „Iskrze", odniosłem wrażenie, że samolot ten nie leci, lecz płynie w powietrzu.

Wieczorem długo dzieliliśmy się wrażeniami. Każdy z kolegów miał coś do opowiedzenia. Dobrze nam razem — pomyślałem. Jesteśmy z różnych stron naszej Ojczyzny, z różnych aeroklubów, gdzie stawialiśmy pierwsze kroki w lotnictwie, być może nigdy nie znalibyśmy się, gdyby nie nasz wspólny zapał do latania, do służby w obronie Pokoju i Ojczyzny.

Latamy intensywnie po kręgu, aby dobrze opanować start i lądowanie. „Iskra" okazała się samolotem bardzo łagodnym i wyrozumiałym. Wybaczała nam szereg błędów, z którymi powoli ale skutecznie walczył wraz z nami instruktor. Latamy i żyjemy lataniem. Niedługo mamy zacząć wylatywać samodzielnie. Ciekaw jestem, który z nas pierwszy będzie tym szczęśliwcem. Każdy ma na to ochotę. Okazuje się, że pierwszy na „Iskrze" wylatuje podchorąży Andrzej Skrzypczyński, miły, drobny blondynek. Uważnie śledzimy jego start i cały lot. Ląduje po mistrzowsku. Wychodzi z kabiny uśmiechnięty i radosny. Szczerze mu gratulujemy. Jutro ja mam zdawać egzamin i wylecieć samodzielnie. Wierzę mocno, że zdam. Przecież już kilka lotów wykonałem właściwie sam, bowiem instruktor nie musiał już mnie poprawiać. Zajmuję miejsce w kabinie i mam okropną tremę. Instruktor to zauważył. — Wykonuj lot tak, jakby w drugiej kabinie nie było egzaminatora, spokojnie i jak umiesz.

Uśmiechnął się, by dodać mi otuchy.

Wystartowałem. Uważnie śledzę przyrządy, poprawiam błędy. Zbliżam się do najtrudniejszego elementu lotu, do lądowania. Staram się przeprowadzić dobre obliczenie — już szybując po czwartym zakręcie. Patrzę na ziemię. Oj, będzie niedolot — dodaj obrocików, podpowiadam sobie. O tak! Wyrównuj! Niżej! Jeszcze niżej! Czuję wreszcie lekkie uderzenie o ziemię. Już. Po zakołowaniu melduję się do egzaminatora po uwagi.

Egzaminator mówi: — Nieźle, ale brak płynności w sterowaniu, ruchy macie za obszerne i nerwowe, zwróćcie na to uwagę. Lądowanie było dobre, tylko wyrównanie mi się nie podobało. Zamiast wyrównywać jednym płynnym ruchem drążka na siebie, wy wyrównujecie na raty. Przemyślcie to. Możecie lecieć samodzielnie.

— Tak jest, obywatelu majorze! — krzyknąłem z radością.

Nareszcie moje marzenia nabierają realnych kształtów. Za kilka minut, sam, bez kontroli instruktora, będę pilotował ten piękny samolot. Instruktor jest zadowolony i udziela mi ostatnich wskazówek. Pogoda jest wspaniała. Wieje boczny wiatr, ale umiem z nim walczyć podczas lądowania. Zajmuję miejsce w kabinie „Iskry". Mechanik pomaga mi przypiąć pasy fotela. Zamykam kabinę. Instruktor uśmiecha się. Jestem trochę przejęty, instruktor też, ale stara się tego po sobie nie pokazać. Wiem, że przez cały lot będzie mnie śledził z ziemi, być może, że będzie mi podpowiadał, chociaż ja tych podpowiedzi nie będę słyszał. Bo każdy lot samodzielny przeżywa zawsze dwóch ludzi: uczeń i jego instruktor, tak w lotnictwie było zawsze i tak jest obecnie.

Uruchamiam silnik „Iskry". Pracuje normalnie. Wkołowuję na pas startowy. Drżącym z podniecenia głosem proszę kierownika lotów o zezwolenie na start. Dla mnie to będzie bez mała historyczne zezwolenie. Po chwili otrzymuję je. Zwiększam obroty silnika, samolot rusza z miejsca i nabiera prędkości. Podnoszę ruchem drążka przednie kółko. Samolot pędzi po pasie betonowym na dwóch kołach podwozia głównego. Odrywa się. Nabieram wysokości, wprowadzając samolot w zakręt. Wszystko w porządku — wskazówki przyrządów są mi posłuszne i pokazują nakazane reżimy lotu poziomego. Oglądam się do tyłu, nie ma nikogo, nie ma instruktora. Jestem sam. Z radości krzyczę sobie na całe gardło. Jestem sam! Jestem sam! Sam lecę! Hurra...! Wykonuję trzeci zakręt, wypuszczam klapy, śledzę za reżimami. Zbliża się moment lądowania. Wyrównuję, ujmując obrotów silnika. Ląduję o niebo lepiej niż podczas egzaminu.

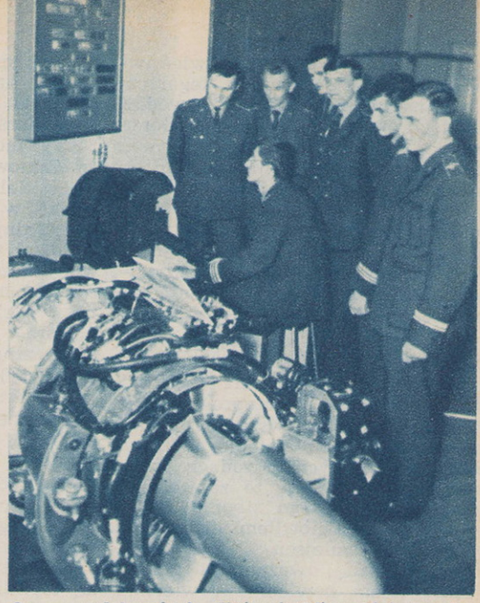
Po zakołowaniu melduję instruktorowi o wykonaniu pierwszego samodzielnego lotu. Serdecznie mi gratuluje i mówi: — Ląduj zawsze tak jak w tym pierwszym samodzielnym locie a będę z ciebie zadowolony.

Instruktor mój prawie nigdy nie chwalił. Taka pochwała była dla mnie największą nagrodą i sprawiła mi dużo radości. Jest mi przyjemnie — świat wydaje się piękniejszy. Czuję się bez mała jak bohater, tyle że każdy mój kolega to przecież też bohater, a szczególnie podchorąży Andrzej Skrzypczyński.

Pomyśleć, że nie tak dawno nie śniło się mnie i moim kolegom, iż tak szybko spełnią się nasze lotnicze marzenia, między innymi dzięki „Iskrze". Ale to dopiero preludium latania. Czekają nas jeszcze ciekawsze loty, a później loty bojowe. Zawsze jednak z czułością i sympatią wspominam z kolegami „Iskrę", która niezmordowanie szkoli młodszych kolegów, zarażonych jak ja i moi koledzy piloci bakcylem latania.

Ppor. pil. ANDRZEJ KRASOŃ

Na lotnisku szkolnym dęblińskiej „Szkoły Orląt", przed lotami na „Iskrze". Zdjęcia: St. Iwan (2) i A. Krasoń (1)



Grupa podchorążych Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie podczas zajęć na uczelni.

JAK ZOSTAĆ STUDENTEM DĘBLIŃSKIEJ „SZKOŁY ORLĄT"

O przyjęcie do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. J. Krasickiego w Dęblinie ubiegać się mogą kandydaci spośród młodzieży cywilnej oraz żołnierzy odbywających zasadniczą służbę wojskową, którzy:

— posiadają odpowiednie wartości moralne i polityczne;

— posiadają odpowiednią zdolność fizyczną i psychiczną do służby wojskowej (kategoria A) oraz zdolność do służby w charakterze słuchacza wojskowej szkoły zawodowej, stwierdzone orzeczeniem właściwej wojskowej komisji lekarskiej;

— są stanu wolnego;

— ukończyli szkołę średnią, uprawniającą do studiów w szkołach wyższych;

— nie przekroczyli 23 roku życia.

Dodatkowym warunkiem przyjęcia do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej jest posiadanie przez kandydatów przeszkolenia na obozie Lotniczego Przysposobienia Wojskowego I stopnia lub przeszkolenia samolotowego w APRL w granicach 50 godzin nalotu oraz odpowiedniej zdolności fizycznej i psychicznej do służby w lotnictwie, stwierdzonych przez Wojskową Komisję Lotniczo-Lekarską. Po złożeniu egzaminu wstępnego obowiązuje kandydatów odbycie przeszkolenia na obozie Lotniczego Przysposobienia Wojskowego II stopnia.

Kandydaci ubiegający się o przyjęcie do WOSL składają prośbę o powołanie do służby wojskowej w charakterze słuchacza tej szkoły oraz o powołanie, po ukończeniu nauki, do wojskowej służby zawodowej w charakterze oficerów zawodowych. Kandydaci spoza wojska składają podania-ankiety adresowane do komendanta WOSL za pośrednictwem właściwego (wg miejsca zamieszkania) powiatowego sztabu wojskowego (WKR). Kandydaci z wojska składają podania-ankiety drogą służbową za pośrednictwem dowódcy jednostki, w której pełnią służbę. Formularze podań-ankiet otrzymać można w powiatowych sztabach wojskowych (WKR) lub w sztabach jednostek wojskowych.

Do podania-ankiety należy załączyć:

— wyciąg z aktu urodzenia (w oryginale lub uwierzytelnionym odpisie);

— świadectwo szkolne stwierdzające posiadanie wymaganego wykształcenia. Uczęszczający do ostatniej klasy szkoły średniej mogą przedstawić odpowiednie zaświadczenie, stwierdzające uczęszczanie kandydata do danej klasy. Świadectwo ukończenia szkoły średniej przedstawią w tym wypadku przed przystąpieniem do egzaminu wstępnego;

— opinię organizacji społecznej lub politycznej, zakładu pracy lub szkoły (tylko kandydaci spoza wojska);

— jedną fotografię o wymiarach 3,5 × 4,5 cm.

Kandydatów obowiązuje egzamin wstępny z zakresu szkoły średniej, obejmujący: wiadomości o Polsce i świecie współczesnym (ustny), matematykę (pisemny i ustny), fizykę (pisemny), obrany język obcy (rosyjski, niemiecki, francuski lub angielski) oraz próbę sprawności fizycznej i badania psychotechniczne.

Egzaminy wstępne oraz próba sprawności fizycznej i badania psychotechniczne odbędą się od 20 do 30 czerwca 1968 r.

Termin składania podań wraz z dokumentami o przyjęcie do WOSL upływa 30 kwietnia 1968 r.

Bliższych szczegółowych informacji o tym, jak można zostać studentem dęblińskiej „Szkoły Orląt", udzielają PSzW (WKR) oraz komenda szkoły. Znaleźć je także można w specjalnych informatorach.

Zespołowe zwycięstwo w II Zimowych Zawodach Spadochronowych wywalczyła drużyna Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie, otrzymując puchar redakcji „Żołnierza Polskiego". Stoją od lewej: Janusz Wadlewski, Jerzy Dudek i Zenon Brongiel. Zwycięstwo w klasyfikacji indywidualnej uzyskał Jerzy Dudek (z pucharem), który zaczął skakać ze spadochronem w roku 1956 w Aeroklubie Rzeszowskim. Do tej pory wykonał 701 skoków, ustanowił trzy rekordy krajowe i jest współautorem 31 rekordów krajowych w skokach grupowych.

Zimowy relaks

WYDAJE mi się, że najwłaściwszym określeniem tegorocznych Zimowych Zawodów Spadochronowych w Jeleniej Górze będzie tytuł niniejszego felietonu: zimowy relaks. Właśnie w tym, a nie w innych motywach tkwi sens i to pozytywny organizowania tego rodzaju zawodów. Już samo to, a nie odmienne stwierdzenie może wywołać dyskusję. Trzeba oczywiście dyskutować, jeśli nie jest się przekonanym.

O motywach za chwilę. Na wstępie chciałbym wyjaśnić, że w ubiegłym roku nie byłem na tego rodzaju imprezie, przeprowadzonej zresztą po raz pierwszy przez kierownictwo klubu jeleniogórskiego. Słyszałem po tych zawodach różne opinie. Właśnie one to zainteresowały mnie do tego stopnia, że w tym roku postanowiłem się zorientować na miejscu. Pojechałem. Swój wyjazd uważam za udany, rozmawiałem bowiem z wieloma uczestnikami zawodów i tym samym mogłem z nimi skonfrontować swój punkt widzenia na zawody zimowe.

Rozmawiałem z różnymi skoczkami: mniej i bardziej zaawansowanymi. Niektórzy próbowali mnie przekonać w dyskusji, że zawody zimowe to wspaniała rzecz, że budzą skoczków z zimowego letargu, że są one doskonałym treningiem, umożliwiają wzrost kondycji skoczka, mają wreszcie decydujący wpływ na zdobywanie doświadczenia w trudnych warunkach atmosferycznych.

Przyznam się szczerze, że słuchałem tego wszystkiego trochę z niepokojem. W tym miejscu muszę wyjaśnić, że tych poglądów nie reprezentowali skoczkowie wchodzący w skład drużyn z Aeroklubu Wrocławskiego i Podkarpackiego, a więc tych klubów, których skoczkowie nie tylko trenują w zimie i skaczą na grubą pokrywę śniegu, ale w tym okresie ustanawiają nowe rekordy krajowe.

Były to stwierdzenia zbyt gładko powiedziane i zarazem mało przekonywające, aby dać im wiarę bez głębszego przemyślenia. Ponadto wysłuchałem głosów innych, rozsądnych, powiedziałbym z satysfakcją — budujących.

Po dłuższej dyskusji kilka osób początkowo wahających się stwierdziło z nieukrywaną radością, że zawody zimowe traktują jako rozrywkę, a przede wszystkim jako krótkie bo krótkie, ale w jakimś sensie wczasy zimowe. Mało: uważają, że skoki spadochronowe winny być bardziej ograniczone, natomiast należałoby wprowadzić dodatkowo konkurencje narciarskie i łyżwiarskie.

Czy można obronić twierdzenie, że Zimowe Zawody Spadochronowe w Jeleniej Górze to pożyteczny relaks, w pewnym sensie wypoczynek, jednym słowem — odprężenie?

Udział we współcześnie organizowanych zawodach sportowych musi być poparty określonymi warunkami, jakim winien odpowiadać uczestnik takiej imprezy (odpowiedni trening, eliminacje, poziom zawodniczy). Zawody wówczas nabiorą blasku i przejdą do miłych wspomnień ze względu na uzyskane na nich wyniki, często nawet rekordowe.

Większość zawodników startująca w tegorocznych zawodach zimowych nie przygotowywała się do nich, a więc nie wykonała nawet kilku skoków treningowych. Złożyło się na to kilka przyczyn, często niezależnych od zainteresowanych takim właśnie treningiem. Mało, nie tylko nie skakała, ale również nie strzelała i nie zjeżdżała na sankach. Oczywiście dwa ślizgi próbne na torze saneczkowym trudno nazwać treningiem. Ślizgi te były niewątpliwie elementem zapoznawczym, zresztą bardzo potrzebnym przed oficjalną walką o punkty.

A więc wyjazd po przygodę, rozrywkę, wypoczynek i odprężenie?

Na zawodach wykonano trzy skoki spadochronowe w dwóch konkurencjach. Czy owe trzy skoki — jak mnie przekonywano — podnoszą zasób wiedzy, doświadczenia, a przede wszystkim podnoszą kondycję skoczka? Nie bardzo zgodziłbym się z takim rozumowaniem. Skoki tak w zeszłym jak i w tym roku — ze względu na niesprzyjające warunki atmosferyczne wykonywano na twardą, zmarzniętą ziemię, tylko nieznacznie pokrytą śniegiem. Brak tak bardzo potrzebnej przy tego rodzaju skokach warstwy śniegu w granicach do około dwudziestu centymetrów wpływał ujemnie na wyniki i stwarzał niebezpieczne sytuacje, szczególnie wówczas, gdy zawodnik za wszelką cenę usiłował uzyskać jak najlepszą wartość punktową. W tym przypadku możliwość uzyskania dobrego wyniku sportowego uzależniona była nie tylko od doświadczenia zawodniczego skoczka, ale i wielkości ryzyka, na jakie zdecydował się uczestnik tej imprezy.

Zresztą odległości uzyskane w celności lądowania potwierdzają moje spostrzeżenia. Wyniki poszczególnych skoczków nie były najlepsze, a przeciętnie dla całości zawodników nawet dość słabe. Sami mistrzowie Polski, a także rekordziści w skokach na celność lądowania, nie zaprezentowali takiego poziomu, jakiego można było od nich oczekiwać. Albo nie byli w tak zwanej formie, albo też potraktowali zawody jeleniogórskie jako zimowy relaks.

Sądzę, że zawody zimowe w spadochroniarstwie, zainicjowane przez Aeroklub Jeleniogórski i redakcję „Żołnierza Polskiego", nad którymi patronat objęła miejscowa organizacja ZMS, torują drogę nowemu przedsięwzięciu, tak bardzo potrzebnemu w lotnictwie sportowym, takim zawodom, na których nie tylko ważne są wyniki, lecz może również przyjemne spędzenie kilku dni w terenie górzystym, wzięcie udziału w skokach spadochronowych i ślizgach saneczkowych. Szczególnie te ostatnie wszyscy uważają za wspaniałą zabawę. Oczywiście zabawa ta, połączona z ustalonymi prawidłami gry, którą są poszczególne konkurencje zawodów, może przynieść wiele zadowolenia i wspomnień z mile spędzonych dni na niecodziennych wczasach lotniczych.

Organizując kolejne zawody zimowe w przyszłym roku, należałoby pomyśleć o przygotowaniu koła z piasku do skoków na celność lądowania, w przypadku gdyby nie było odpowiedniej pokrywy śniegu. Dobrze byłoby wprowadzić konkurencję narciarską, którą zawodnicy przyjęliby z radością. Oczywiście w tym przypadku istotnym problemem są buty i same narty. Można oczywiście wprowadzić jeszcze inne próby i zadania punktowane, uatrakcyjniające pobyt w Jeleniej Górze. Ale już samo wprowadzenie konkurencji nie spadochronowych do zawodów spadochronowych, aczkolwiek w jakimś sensie uzupełniających, zmienia charakter takich zawodów i właściwie nie czyni ich już imprezą czysto spadochronową. Stąd też i nazwa samych zawodów może budzić pewne zastrzeżenia. Inna jeszcze propozycją na przyszłość — to warunki uczestnictwa. Dobrze byłoby, aby drużynę skoczków reprezentujących aeroklub regionalny stanowiły jak do tej pory trzy osoby, ale z jednym warunkiem: jedną z nich powinna być koniecznie kobieta. W przeciwnym razie w skład drużyny może wchodzić tylko dwóch mężczyzn.

Myślę, że wzorem skoczków spadochronowych, spotykających się na zimowych zawodach, powinni pójść również piloci szybowcowi i samolotowi. Zresztą szybownicy mają w tej dziedzinie już piękne tradycje. W okresie międzywojennym znane były ze swej atrakcyjności i zimowego wypoczynku turnusy szybowcowo-narciarskie organizowane przez Sokolą Górę. Latało się wtedy w warunkach zimowych i jeździło na nartach. Oczywiście dużą atrakcją był kulig, ognisko i opowiadanie przy nim anegdot.

No cóż, pomysłów jest dużo. Trzeba je tylko chcieć i umieć realizować.

TADEUSZ MALINOWSKI

WYNIKI II ZIMOWYCH ZAWODÓW SPADOCHRONOWYCH JELENIA GÓRA ● 19–25. II. 1968

W zawodach uczestniczyło 51 skoczków spadochronowych, w tym 3 poza konkursem. Ogółem sklasyfikowanych zostało 16 drużyn. Spośród nich 10 drużyn reprezentowało aerokluby regionalne, 3 ekipy zagraniczne (CSRS, NRD i ZSRR) i 3 ekipy skoczków wojskowych.

Podczas trwania zawodów przeprowadzono następujące konkurencje:

Pierwsza konkurencja (20 luty) — skok grupowy (trzech skoczków) z wysokości 1 000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu, na celność lądowania: 1. AEROKLUB PODKARPACKI — KROSNO — 716,6 pkt (Z. Brongiel — 1,34 m, J. Dudek — 0,00 m, J. Wadlewski — 2 m); 2. AEROKLUB ŚLĄSKI — KATOWICE — 669,8 pkt (E. Kulesza — 1,35 m, H. Sowada — 5,85, J. Wrodarczyk — 0,84 m); 3. AEROKLUB WROCŁAWSKI — 662,8 pkt (R. Kuś — 1,96 pkt, J. Łykowski — 5,53 m, W. Soleżyński — 1,23 m).

Druga konkurencja (20—21 luty) — dwa skoki pojedyncze z wysokości 800 m z opóźnionym otwarciem spadochronu, na celność lądowania, na terenie przygodnym położonym w Karpaczu: 1. W. Borozdin (ZSRR) — 0,68 m i 1,15 m (481,7 pkt), 2. J. Dudek (Krosno) — 0,68 m i 1,81 m (475,1 pkt); 3. J. Wrodarczyk (Katowice) — 0,37 m i 2,19 m (474,4 m) 4. F. Jindra (CSRS) — 0,94 m i 1,67 m (473,9 m); 5. W. Soleżyński (Wrocław) — 1,36 m i 1,64 m (470 pkt). Poza konkursem: 1. Krystyna Ligocka (Wrocław) — 2,86 m i 7,21 m (399,3 pkt).

Klasyfikacja drużynowa po trzech skokach spadochronowych (skok z wysokości 1 000 m i dwa skoki z wysokości 800 m): 1. Aeroklub Wrocławski — 2 042,2 pkt; 2. Aeroklub Podkarpacki — 1 993,7 pkt; 3. Aeroklub Wrocławski — WKS „Śląsk" — 1 930 pkt; 4. Aeroklub Śląski — 1 599,7 pkt; 5. Aeroklub Warszawski — 1 573,2 pkt.

Trzecia konkurencja, polegająca na wykonaniu dwóch ślizgów na torze saneczkowym. Ślizgi przeprowadzono na sankach: 1. Z. Borowiec (WOPK) — czas ślizgów 0,56,8 min. i 1 min. (94 pkt); 2. D. Walawin (ZSRR) — 1,00,9 min. i 0,57,4 min. (92 pkt); 3. J. Osiecki (Wrocław — WKS „Śląsk") — 0,57,4 min. i 1,01,5 min. (90 pkt); 4. S. Kopacz (Lubin) — 0,56,9 min. i 1,02,9 min. (88 pkt); 5. H. Sowada (Katowice) — 0,58,4 min. i 1,02 min. (86 pkt). Poza konkursem: 1. S. Maksymowicz (Wrocław) — 1,01,3 min. i 1,02,3 min. (76 pkt).

Czwarta konkurencja (strzelanie): 1. G. Kurpas (ZSRR) — 191 pkt; 2. W. Koźmiński (Wrocław — WKS „Śląsk") — 190 pkt; 3. J. Łykowski (Wrocław) — 189 pkt; 4. J. Dudek (Krosno) — 187 pkt; 5. E. Hilczer (Jelenia Góra) — 186 pkt.

Wyniki indywidualne po czterech konkurencjach: 1. Jerzy Dudek (Krosno) — 7 421 pkt; 2. Janusz Łykowski (Wrocław) — 705,0 pkt; 3. Zenon Brongiel (Krosno) — 703,3 pkt; 4. Janusz Osiecki (Wrocław — WKS „Śląsk") — 696,5 pkt; 5. Henryk Kowalczyk (WOPK) — 694,2 pkt; 7. Klaus Grabe (NRD) — 689,6 pkt; 8. Władimir Borozdin (ZSRR) — 677,7 pkt; 10. Frantisek Jindra (CSRS) — 672,9 pkt. Poza konkursem: Krystyna Ligocka (Wrocław) — 629 pkt.

Wyniki drużynowe: 1. Aeroklub Podkarpacki — 2 730,7 pkt; 2. Aeroklub Wrocławski — 2 702,2 pkt; 3. Aeroklub Wrocławski (WSK „Śląsk") — 2 570 pkt; 4. Aeroklub Śląski — 2 261,7 pkt; 5. WOPK — 2 291,5 pkt.

XI SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA · POLSKA 1968 ·

LESZNO 9 – 23. VI 1968

Organizator
AEROKLUB PRL
Warszawa 96
Krakowskie Przedmieście 55
tel. 26-20-21

XI SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA

XI WORLD GLIDING CHAMPIONSHIPS

XI Мировой чемпионат по планерному спорту

XI CHAMPIONNATS DU MONDE DE VOL A VOILE

DO MISTRZOSTW JUŻ TYLKO 11 TYGODNI

KONKURS SZYBOWCÓW KLASY STANDARD

W OKRESIE od 2 do 22. VI. 1968 r. na lotnisku w Lesznie, w imieniu organizacji OSTIV, zostanie przeprowadzony przez międzynarodowe jury konkurs zgłoszonych uprzednio szybowców klasy standard.

Zarząd OSTIV na ostatnim posiedzeniu w dniu 30.I.1968 r. zatwierdził jury w następującym składzie:

dypl. inż. Borys Puzej (Polska) — przewodniczący
dypl. inż. Ilbert de Boer (Holandia) — członek
dypl. inż. Reinaldo Picchio (Argentyna) — członek
dypl. inż. Lorne Welch (Anglia) — członek
dypl. inż. Hans Zacher (NRF) — członek.

Postanowiono, iż ocena szybowców będzie dokonywana w oparciu o postanowienia zawarte w „Wymaganiach dla szybowców klasy standard", opublikowanych w „Schweizer Aero Revue" (np. Nr 10/1965), w publikacji OSTIV Nr VIII oraz w Kodeksie Sportowym FAI, Sekcja 3, Część III E.

Ponadto dokonano następujących ustaleń:

1. uczestniczące w konkursie szybowce muszą być na każde życzenie jury postawione do jego dyspozycji dla przeprowadzenia prób naziemnych oraz w locie, przy czym jury szczególną uwagę zwróci na to, by nie powodować przeszkód w udziale szybowca w mistrzostwach. Wytwórcy lub inni zgłaszający szybowiec do konkursu zobowiązani są delegować na okres konkursu ekipę pomocniczą (montaż — demontaż) oraz specjalistę, który mógłby udzielać wyczerpujących informacji na temat szczegółów technicznych, dotyczących danego szybowca. Całkowite ryzyko związane z działalnością jury, a obejmujące również wykonywanie lotów, obciąża zgłaszającego szybowiec do konkursu. Ponadto należy dostarczyć przystosowany do danego szybowca spadochron ratowniczy.

2. Do obowiązków zgłaszającego szybowiec do konkursu należy ponadto dostarczenie kompletu następujących załączników w dniu 2 czerwca 1968 r. (o ile nie zostały dostarczone wcześniej):

a) tabela — całkowicie wypełniona, wg wzoru zamieszczonego w książce „Szybowce Świata", wydanie II,

b) dodatkowe dane dot. dokumentacji, konstrukcji, rozwiązania, budowy, itp.,

c) poglądowy rysunek w 3 rzutach (1:20 lub 1:50), zawierający główne wymiary szybowca,

d) w miarę możliwości zdjęcia fotograficzne szybowca,

e) zaświadczenie o spełnieniu wymagań określonych dla szybowców klasy standard,

f) urzędowe dokumenty dopuszczające szybowiec do eksploatacji,

g) instrukcje użytkowania w locie, obsługi, napraw itp.,

h) w miarę możliwości sprawozdanie z prób w locie,

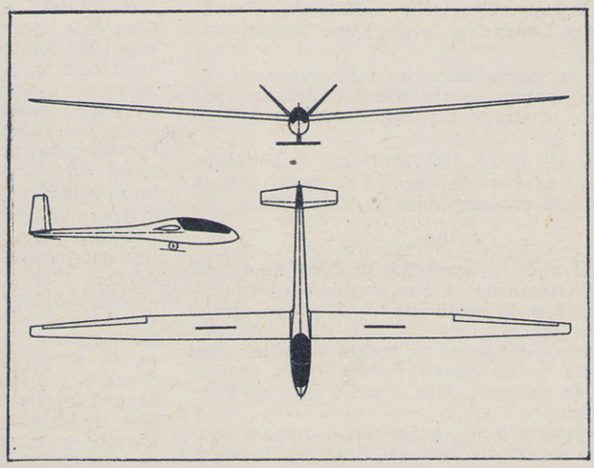
i) zestawienie osiągów (pomierzonych, obliczeniowych, szacunkowych?),

j) nazwiska upoważnionych na terenie Leszna do udzielania informacji jurorom.

3. Wspomniane wyżej załączniki muszą być przedstawione, w odniesieniu do załączników „a" do „e", w języku angielskim, francuskim lub niemieckim, a pozostałe mogą być udostępnione ewentualnie w wersji oryginalnej (w języku zgłaszającego), z tym, że w takim przypadku zgłaszający musi zagwarantować odpowiednią pomoc w tłumaczeniu.

4. Dodatkowych informacji udziela Przewodniczący Jury mgr inż. Borys Puzej, Aeroklub PRL, Warszawa, Krakowskie Przedmieście 55, tel. 26-20-21 do 24, wewn. 22, w okresie do 30 maja br.

Po tym terminie kontakt z Jury bezpośrednio w Lesznie: Centrum Szybowcowe, Leszno Wlkp., lotnisko. (LP)



Szybowce, które zobaczymy w Lesznie

SZYBOWIEC, którego zdjęcie i planik zamieściliśmy z lewej strony obok, to nadzieja zachodnioniemieckich szybowników w klasie otwartej „Cirrus", nazywany też w NRF superorchideą. Na określenie to składają się skomplikowana technologia tworzyw sztucznych oraz rzeczywiście wysokie osiągi w locie. Nim je podamy, warto zwrócić uwagę na zbyt stromą — naszym zdaniem przy tej klasie szybowca — biegunową oraz nieznaną wytrzymałość konstrukcji, bowiem podany współczynnik niszczący aż 14 dotyczy temperatury + 54°C, która przecież rzadko zdarza się w praktyce...

Do prototypu „Cirrusa" było wiele zastrzeżeń, przede wszystkim pilotażowych i ostatnio oblatano nową serię tego szybowca już z usterzeniem klasycznym (prototyp posiadał usterzenie Rudlickiego). Zdaniem zachodnioniemieckiego oblatywacza Güntera Cichona nowy „Cirrus" ma pilotaż zupełnie poprawny. Podkreśla on też, wyliczając zalety, obszerną kabinę, w której swobodnie mieszczą się piloci o wzroście od 155 cm do 205 cm oraz ciężarze od 60 do 150 (z ładunkiem) kilogramów. O skuteczności hamulców można wnosić z następujących danych: na prędkości 63 km/h opadanie — 2 m/s, na 88 km/h — 3,7 m/s, a przy 100 km/h — 4,5 m/s. Konstruktorem „Cirrusa" jest Holighaus, a producentem znana wytwórnia szybowcowa NRF Schempp-Hirth.

Dane techniczne: Rozpiętość — 17,74 m. Długość — 7,2 m (prototypu 6,9 m). Powierzchnia nośna — 12,6 m². Profil Wortmanna. Wydłużenie — 25. Ciężar samej konstrukcji — 258,5 kG, dopuszczalny ciężar ładunku — 141,5 kG. Maksymalny ciężar w locie — 400 kG. Współczynnik obciążenia niszczącego przy temperaturze + 54°C — 14.

Osiągi w locie. Pomiarów dokonywano przy obciążeniu powierzchni nośnej 28,5 kG/m² (przy maksymalnym ciężarze w locie wynosi ono 31,8 kG/m²). Doskonałość — 44 na prędkości — 85 km/h. Prędkość minimalna — 63 km/h. Minimalne opadanie — 0,5 m/s na prędkości 73,0 km/h. Dopuszczalna prędkość — 250 km/h w powietrzu spokojnym, 205 km/h w burzliwym oraz 140 km/h w locie wleczonym za samolotem i 110 km/h przy starcie za wyciągarką.

Z HISTORII MISTRZOSTW ŚWIATA

VI • SAINT YAN • 1956

KOLEJNE, VI SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA zorganizował Aeroklub Francuski w dniach od 29 czerwca do 13 lipca 1956 roku w miejscowości Saint Yan. Na starcie zawodów stanęło 58 pilotów, w tym 45 szybowników w kategorii szybowców jednomiejscowych. Pozostali piloci wraz z pasażerami brali udział w mistrzostwach na szybowcach dwumiejscowych. Na zawodach reprezentowanych było 25 krajów: Afryka Południowa, Anglia, Argentyna, Austria, Belgia, Brazylia, Czechosłowacja, Dania, Finlandia, Francja, Hiszpania, Holandia, Izrael, Japonia, Jugosławia, Kanada, Nowa Zelandia, NRF, POLSKA, Szwajcaria, Szwecja, Turcja, USA, Węgry i Włochy.

Ogółem rozegrano 7 konkurencji.

Pierwszą konkurencją był przelot otwarty, w którym zwyciężyli: w kategorii szybowców jednomiejscowych (Szyb-I) Candrado (Argentyna) 431 km i w kategorii szybowców dwumiejscowych (Szyb-II) Yaykin-Argun (Turcja) 372 km. Pierwsze miejsce w prędkościowym przelocie docelowym zajęli: Szyb-I Saradic (Jugosławia) 73,8 km/h i Szyb-II Trager-Miller (USA) 72,3 km/h. W przelocie po wyznaczonej trasie zwycięstwa odnieśli: Szyb-I McCready (USA) 404 km, Szyb-II Haase-Heinzel (NRF) 362 km. W prędkościowym przelocie po trasie trójkąta 116 km pierwsze miejsce zajęli: Szyb-I McCready (USA) 44 km/h, Szyb-II Sedoux-Bazet (Argentyna) 116 km. W kolejnym przelocie otwartym zwyciężyli: Szyb-I Toutenhoofd (Holandia) 245 km, Szyb-II Rajn-Stepanović (Jugosławia) 211 km. W przelocie docelowo-powrotnym (którego nie ukończył żaden pilot) najlepsze lokaty zajęli: Szyb-I Kumpost (Czechosłowacja) 91 km, Szyb-II Goodhart-Foster (Anglia) 102 km. Wreszcie w ostatniej konkurencji, przelocie docelowym (303 km), pierwsze miejsce wywalczyli: Szyb-I Nietlispach (Szwajcaria) 303 km, Szyb-II Rajn-Stepanović (Jugosławia) 220 km.

Wyniki: szybowce jednomiejscowe — 1. Paul McCready (USA), 2. Juez (Hiszpania), 3. Marian Gorzelak (Polska), 4. Saradić (Jugosławia), 5. Ivans (USA), 24. Tadeusz Góra (Polska); szybowce dwumiejscowe: 1. Goodhart-Foster (Anglia), 2. Rajn-Stepanović (Jugosławia), 3. Sadoux-Bazet (Argentyna), 6. Nowotarski-Sandauer (Polska).

W czasie trwania mistrzostw ustanowiono 9 rekordów narodowych. (m)

Marian Gorzelak

Paul McCready

KORESPONDENCJA WŁASNA
OD Ikarusa XIII

SAMOLOTEM PRZEZ TRZY KONTYNENTY

Jak to wygląda praktycznie? Ekran, często panoramiczny, umieszczony jest zwykle na przedniej ścianie kabiny, powyżej foteli, tak aby każdy pasażer miał możliwie dobrą widoczność. W niektórych nowszych samolotach nie ma dużego ekranu, są natomiast małe ekrany, coś w rodzaju monitorów, podwieszone wzdłuż rzędów foteli obok półek bagażowych. W czasie podróży wyświetla się filmy wyłącznie zero-ekranowe, ale ...bez dźwięku. Kto chce niech patrzy. Ponieważ taki luksus podróży nie może być za darmo, więc pasażer pragnący film obejrzeć i słyszeć, o co tam chodzi, płaci stewardessie dwa i pół dolara, za co otrzymuje słuchawki, podłącza je do odpowiedniego gniazdka i dopiero wtedy może mieć pełną przyjemność w oglądaniu filmu.

Tak samo jest i z audycjami muzycznymi. Przy każdym fotelu są pojedyńcze aparaciki z 9 (w TWA) lub 10 (w „Air France") kanałami, nadającymi stale różnego rodzaju muzykę. A więc na przykład, jeżeli ma się ochotę na muzykę klasyczną — korzysta się z kanału 1. Kanał 2 nadaje muzykę operową, 3 — jazzową, 4 — egzotyczną, 5 — lekką, popularną, 6 — solistów, 7 — muzykę nowoczesną i tak dalej. Oczywiście, nie słucha się tego wszystkiego za darmo. Za kolejne dwa i pół dolara stewardessa wręcza inne, podobne zresztą słuchawki, dzięki którym dopiero dostępne są te rozkosze muzyczne. Towarzystwa dbają też o stałą wymianę programów, która następuje regularnie co 10 dni. Są to zwykle najnowsze światowe nagrania muzyczne i najbardziej głośne filmy.

Wszystko to interesujące. Sądzę, że znakomicie urozmaica czas w samolocie w czasie długiej podróży. Szkoda, że czegoś takiego nie ma w tym moim Boeingu!

22.

Mam już za sobą cztery godziny lotu. Na moim zegarku, na którym utrzymuję stale czas warszawski, jest 18.30. W Warszawie więc już ciemno — wieczór. Tu, nad Atlantykiem, samolot leci równo, spokojnie, w pełnym blasku słońca, które ani myśli jeszcze zajść. Przez megafon pokładowy informują, że w Nowym Jorku jest południe — godzina 12.30. Trzeba brać poprawkę na różnicę czasu. Sześć godzin między naszą stolicą, a drugą co do wielkości metropolią świata. Strasznie mi się wydłuża ten dzień, który powitałem rano na lotnisku w Rzymie. Ile to lądów i krajów można przelecieć odrzutowcem przez jeden dzień? Prawie pół świata.

Atlantyku jak nie widać, tak nie widać. Kryje tego zazdrośnie gęsta lawa śnieżnobiałych, puszystych chmur.

23.

Dochodzi siódma godzina lotu. Chmury zaczynają się przerzedzać i gdzieś w dole można zobaczyć trochę Atlantyku. Nie dostrzegam specjalnych różnic, w porównaniu do widoków innych mórz, jakie miałem możliwość oglądać z pokładów samolotów z tak dużej wysokości. Tyle, że sina fala wody wydaje się bardziej pomarszczona. Potem, w miarę jak chmury ustępują, widać również zarysy brzegu trzeciego kontynentu — Ameryki. Słońce chyli się już lekko ku zachodowi, a my pospiesznie wypełniamy rozdane nam formularze do odprawy paszportowej i celnej, jakie trzeba będzie przedłożyć policji granicznej na lotnisku w Nowym Jorku.

Sąsiad, Hindus, wyjaśnia mi przy tej okazji, że ścisła kontrola paszportowo-celna obowiązuje jedynie przy wjeździe do Stanów Zjednoczonych. Przy wyjeździe nie ma w ogóle odprawy celnej, a formalności paszportowe załatwia towarzystwo lotnicze, którego samolotem się leci, przy odprawie podróżnych. Sprowadza się to jedynie do tego, że funkcjonariusz towarzystwa zabiera formularz, obecnie wypełniany, a który po sprawdzeniu i ostemplowaniu przez policję, przy wjeździe zostaje wpięty do paszportu na stronie, gdzie jest wiza pobytowa. Kopię takiego formularza, rzecz jasna, zatrzymuje policja.

Samolot leci dość długo wzdłuż wybrzeża. Wszystkim nam się zdaje, że lada moment powinno nastąpić lądowanie, bo to i pasy zapięte i palić nie wolno. Tymczasem jednak kapitan Boeinga zapowiada, że lotnisko nie może nas przyjąć i maszyna musi odejść w strefę wyczekiwania. „Wozimy" się więc na wysokości ok. 3 000 m wzdłuż wybrzeża, tam i z powrotem. Cicho, na przygaszonych silnikach. Do uszu dochodzi tylko lekki szum. W dole mieni się toń morska, pojawiają się jakieś wysepki. Tu i ówdzie smugi znaczą na wodzie płynące statki. Z twarzą przywartą do okna wpatruję się w to wszystko trochę sennie, zmęczony już wielogodzinnym siedzeniem. Jak to długo potrwa?

Sąsiad uspokaja mnie, widząc moje zniecierpliwienie. Nowy Jork ma duże zagęszczenie ruchu lotniczego. I nie pierwszy to raz samoloty pasażerskie muszą czekać cierpliwie na kolejkę swego lądowania. Bywa, że czeka ich kilkanaście naraz, a czasem i kilkądziesiąt. Podobnie ze startem. Dość często samoloty oczekują na rozbiegu od 20 minut do godziny. Powoduje to, oczywiście, dość znaczne opóźnienie lądowań i startów, co przysparza niemało kłopotów liniom lotniczym, narażając je z tego powodu na znaczne koszty. To nie żarty. Nowojorski International Airport Kennedy przyjmuje i odprawia rocznie średnio około 18 milionów pasażerów. Proszę porównać tę liczbę z którymś z portów lotniczych Europy. Chociażby z Rzymem, Frankfurtem czy Londynem, przez które przelatywaliśmy.

Wprost z morza maszyna siada wreszcie na pas. Długo potem kołuje różnymi drogami dojazdowymi w stronę głównego budynku dworca lotniczego.

W Nowym Jorku jest słoneczne popołudnie. Mimo woli zerkam na zegarek z moim jeszcze warszawskim czasem. Mam na nim 21.37.

24.

Zdumiał mnie w czasie tej podróży londyński Airport w Heathrow. Ale nowojorski International Airport w Idlewild im. J. F. Kennedy'ego zdumiewa jeszcze bardziej. Ciągle rozbudowywany, trzeszczy — jak by to można określić — od natłoczenia ruchu pasażerskiego. Setki tysięcy podróżnych dziennie daje o sobie znać na każdym kroku.

Przybysz z Europy, który przejść musi obowiązkowo przez International Arrivals Building, główny budynek dworca dla przylatujących, długo musi czekać w kolejce zanim go załatwią i wypuszczą do miasta. Najpierw jakiś funkcjonariusz sprawdza, czy wszystkie dokumenty są w porządku i formularze właściwie wypełnione. Ktoś drugi żąda książeczki szczepień. W wielkim holu podchodzi się do jednej z kilkunastu oszklonych budek, gdzie odbywa się właściwa odprawa paszportowa.

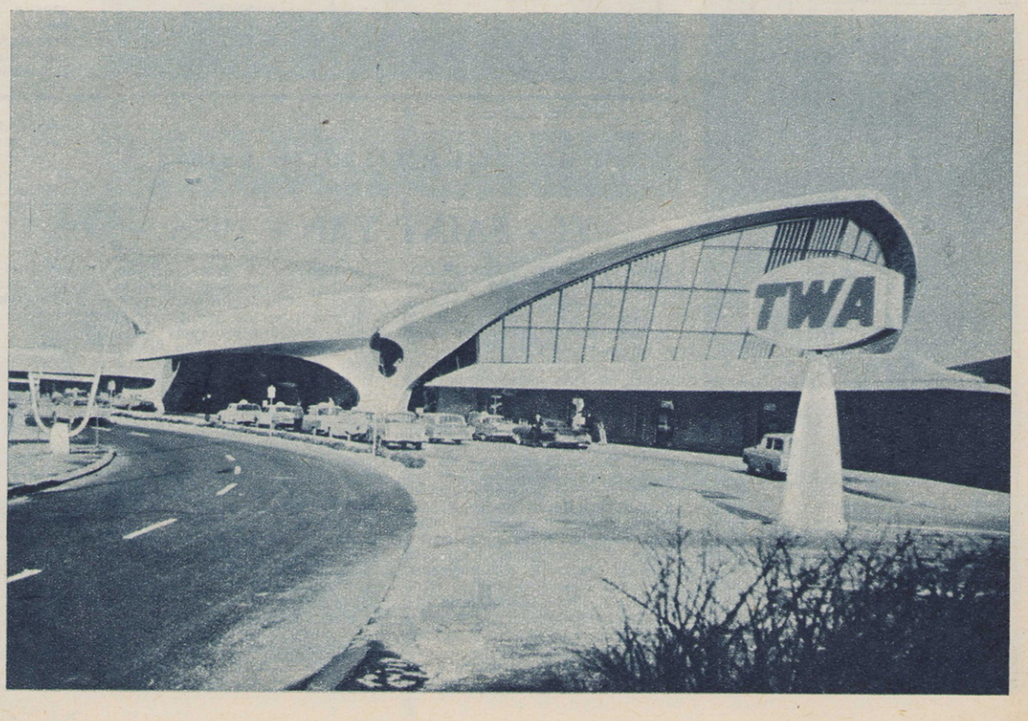
Hala, w której przyszło mi się odprawiać, jest długa i wysoka, z oknami w suficie. Sprawia wrażenie ponure i nieprzyjemne. Policjant rezydujący w oszklonej budce, najczęściej po cywilnemu, nie spieszy się. Przegląda uważnie paszport i formularz uprzednio wypełniony przez podróżnego, sprawdza potem coś w grubej, czarnej książce (jak zauważyłem, są one we wszystkich budkach), kładzie stempel i... do odprawy celnej. W drugiej wielkiej hali, już bardziej przestronnej, bagaże pasażerów jeżdżą na długich transporterach dookoła. Wybiera się swój i na metalowym wózku dowozi się go do jednego z kilkunastu wolnych stoisk celników. Nie mam wędliny ani kwiatów, których nie wolno do Stanów wwozić, więc cała odprawa trwa krótko. W trzeciej hali, poczekalni, jest już po wszystkim. Można jechać do miasta.

Dworzec lotniczy Kennedy jest, podobnie jak londyński, usytuowany w środku lotniska i otoczony kilkoma pasami startowymi, tyle że powierzchniowo daleko większy. Nie można tu właściwie mówić o jednym dworcu. Jest ich kilkanaście. O ile wszyscy pasażerowie przylatujący zza granicy do USA są odprawieni w Arrival Building, to wyjeżdżających odprawia się wyłącznie na dworcach poszczególnych towarzystw lotniczych. Są one usytuowane w większości w tzw. segmentach budynku dworca głównego, lub też mają swoje własne budowle dworcowe, rozmieszczone wokół wielkiego placu, na którym są cztery duże parkingi, wśród których dominuje naprzeciw Arrival Building wieża kontroli ruchu.

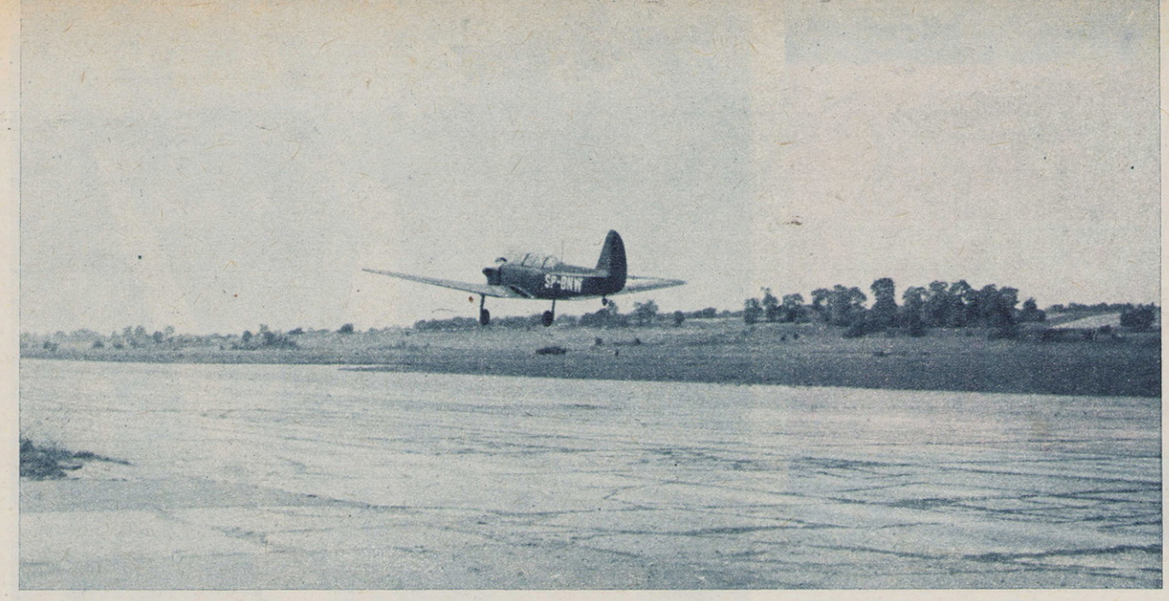
Na lotnisku Kennedy mają swoje dworce amerykańskie, europejskie, azjatyckie i australijskie linie lotnicze, które latają do Nowego Jorku; z bardziej znanych m. in. „Air France", „Air „Sabena" i „Swissair". Szczególną jednak uwagę zwracają dworce dwóch czołowych amerykańskich linii lotniczych TWA i „Pan American". Pierwsze towarzystwo obsługuje linie wewnętrzne USA i zagraniczne, drugie — wyłącznie linie międzynarodowe.

Oryginalną architekturą wyróżniają się zabudowania TWA, tzw. Flight Center. Dworzec ten jest dalej rozbudowywany. Z głównego budynku do tzw. Flight gates prowadzi tuba, na końcu której znajduje się przybudówka. Od niej rozchodzą się w kształcie gwiazdy kryte, ruchome perony, tzw. mankiety. Otwory na ich końcu są na wysokości wyjścia z samolotów, tak iż mankiet ten przysysa się od razu do drzwi maszyny. Opuszczający pokład samolotu pasażerowie lub wsiadający do niego nie wychodzą w ten sposób w ogóle na płytę lotniska, a stale są pod dachem.

CIĄG DALSZY NASTĄPI



Fragment portu lotniczego im. J. Kennedy'ego w Nowym Jorku. Dworzec linii TWA.



EMERYTURY DLA LOTNIKÓW

JAK wiadomo, z dniem 1 stycznia 1968 roku weszła w życie nowa, uchwalona przez Sejm w końcu ubiegłego roku, ustawa o powszechnym zaopatrzeniu emerytalnym pracowników i ich rodzin. Nie trzeba przypominać, że ustawa wprowadza w życie znaczny wzrost świadczeń na emerytury oraz renty inwalidzkie i rodzinne, a także upraszcza i reguluje wiele spraw związanych ze staraniem się o różnego rodzaju dodatki do świadczeń zasadniczych i odszkodowania.

Pisząc o tego rodzaju sprawach na łamach naszego tygodnika chcemy od razu zaznaczyć, że nie jesteśmy w stanie zrelacjonować całej ustawy. Zainteresowanych bliżej nową ustawą odsyłamy więc do „Dziennika Ustaw PRL" (nr 3 z 27 stycznia 1968 r.), gdzie nowa ustawa o zaopatrzeniu emerytalnym oraz ustawy z nią związane zajmują 42 bite strony druku. Pragniemy natomiast zasygnalizować szczególne korzyści, jakie odnieśli **lotnicy** w nowym systemie zaopatrzenia emerytalnego w porównaniu z ustawą poprzednią. Otóż po wielu latach starań, szczególnie ze strony Ministerstwa Komunikacji, Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego (dawniej DLC, Polskich Linii Lotniczych LOT, Aeroklubu PRL i Związku Zawodowego Transportowców i Drogowców — zaliczono wreszcie lotników do pracowników pierwszej kategorii zatrudnienia, co jak wiadomo wiąże się z pewnymi przywilejami w zaopatrzeniu emerytalnym.

Na przywilej ten składa się obniżenie wieku emerytalnego przy jednoczesnym wzroście świadczeń.

Przypomnijmy najpierw, że pierwsza kategoria zatrudnienia obejmuje pracowników zatrudnionych: 1. pod ziemią, 2. w warunkach szkodliwych dla zdrowia, **3. na statkach żeglugi powietrznej (z tym, że określenie to trzeba rozumieć szerzej, obejmuje ono bowiem, m. in. również spadochroniarzy),** 4. na statkach morskich w żegludze międzynarodowej i w polskim ratownictwie okrętowym, 5. w stoczniach morskich na niektórych stanowiskach pracy bezpośrednio przy budowie i remoncie statków morskich, 6. w charakterze nauczycieli podlegających przepisom specjalnej ustawy z 1956 r., 7. w zespołach formujących szkło.

W przypadku lotników wiek emerytalny zmniejszono o 5 lat i wynosi on obecnie: **dla mężczyzn — 60 lat, dla kobiet — 55 lat.** Rada Ministrów może jednak ustalić w drodze rozporządzenia wiek emerytalny niższy niż tu określony dla niektórych pracowników zatrudnionych **na statkach żeglugi powietrznej** oraz dla innych grup pracowników, jak również warunki wymagane do uzyskania emerytury przez tych pracowników.

Okres zatrudnienia wymagany do uzyskania emerytury wynosi: 25 lat dla mężczyzny i 20 lat dla kobiety. Przy ustaleniu okresu zatrudnienia wymaganego do uzyskania emerytury uwzględnia się oprócz okresów zatrudnienia również okresy równorzędne z okresami zatrudnienia i okresy wliczane do okresów zatrudnienia (precyzują to artykuły 8, 9 i 10 wspomnianego tu numeru „Dziennika Ustaw").

W nowym systemie rentowym nadano emeryturze, która zastąpiła dotychczasowe pojęcie renty starczej, znaczenie podstawowe. Podwyższona została stopa procentowa wymiaru emerytur oraz kwoty przyjmowane za podstawę wymiaru.

Nowa emerytura wynosi miesięcznie 80 procent od części zarobku do 1 500 zł; 55 procent od części zarobku od 1 500 zł do 2 000 zł, 25 procent od części zarobku ponad 2 000 zł.

Przykładowo w przeliczeniu na złotówki emerytura wynosi:

1. Przy zarobku 2 000 zł brutto:

80 proc. od 1 500 zł	=	1 200 zł
55 proc. od 500 zł	=	275 zł
razem:		1 475 zł

W podanym przykładzie nowa emerytura jest wyższa od dotychczasowej renty starczej o 415 zł, tj. o 39,2 proc. Stanowi ona 73,8 proc. zarobku, podczas gdy dotychczasowa renta wynosiła 53 proc. zarobku (1 060 zł).

2. Przy zarobku 3 000 zł brutto:

80 proc. od 1 500 zł	=	1 200 zł
55 proc. od 500 zł	=	275 zł
25 proc. od 1 000 zł	=	250 zł
razem:		1 725 zł

W tym przykładzie nowa emerytura jest wyższa od dotychczasowej renty starczej o 515 zł, tj. o 42,6 proc. Stanowi ona 57,5 proc. zarobku, podczas gdy dotychczasowa renta starcza wynosiła 40 proc. zarobku (1 210 zł).

Ponadto wysokość emerytur wzrasta o 1 procent zarobku za każdy pełny przepracowany rok ponad 20 lat zatrudnienia w Polsce Ludowej do osiągnięcia wieku: 65 lat przez mężczyznę i 60 lat przez kobietę, nie więcej jednak niż za 10 lat (10 proc. zarobku). Tak obliczoną emeryturę (emerytura zasadnicza plus dodatek za pracę w Polsce Ludowej) **podwyższa się o kwotę wynoszącą do 15 proc. tej emerytury niektórym spośród pracowników zatrudnionych na statkach żeglugi powietrznej.**

Podstawę wymiaru emerytury lub renty stanowi przeciętny miesięczny zarobek z okresu ostatnich 12 miesięcy albo kolejnych 24 miesięcy zatrudnienia dowolnie wybranych przez zainteresowanego z ostatnich 12 lat zatrudnienia. Emerytura wraz z dodatkami z wyjątkiem dodatków rodzinnych oraz dodatku z tytułu zaliczenia do I grupy inwalidów, nie może przekroczyć 95 procent przeciętnego zarobku z okresu, przyjętego do obliczenia podstawy jej wymiaru, po potrąceniu podatku od wynagrodzeń i składki na cele emerytalne. Zastrzeżenie to nie dotyczy emerytur najniższych.

Do emerytur i rent przysługiwać mogą jeszcze inne dodatki, jak m. in.: rodzinne, z tytułu pracy naukowej, zaliczenia do I grupy inwalidów czy odznaczeń państwowych. W związku z tym, że wielu spośród lotników odchodzących na emeryturę posiada niejednokrotnie wysokie odznaczenia państwowe, przypominamy wynikające z tego przywileje.

Osobie uprawnionej do emerytury lub renty inwalidzkiej, odznaczonej przez władze Polski Ludowej m. in. orderem: Budowniczych Polski Ludowej, Odrodzenia Polski, Virtuti Militari, Krzyża Grunwaldu lub Sztandaru Pracy oraz odznaczonej orderem Virtuti Militari w okresie od dnia 1 września 1939 roku do dnia 13 lutego 1946 r. za zasługi w czasie wojny 1939—1945 — przysługuje dodatek w wysokości 25 procent emerytury lub renty inwalidzkiej, bez uwzględnienia dodatków rodzinnych i zaliczenia do I grupy inwalidów. Warto dodać, że z tytułu odznaczenia orderami lub określonymi tytułami honorowymi (możliwymi do zdobycia w innych niż lotnicze zawodach, np. tytuł Zasłużonego Górnika PRL) przysługuje tylko jeden dodatek.

Na zakończenie parę słów wyjaśnień innej natury. Otóż zapewne wielu z naszych Czytelników-lotników chciałoby się szczegółowo zorientować, które z lotniczych zawodów darzone będą nowymi przywilejami, jaki jest dokładny podział poszczególnych zawodów wykonywanych w lotnictwie w aspekcie uprawnień do korzystania z wyższej emerytury. Niestety, jak na razie, nie jesteśmy w stanie zadość uczynić tym życzeniom. W chwili pisania tych słów nie rozporządzaliśmy bowiem jeszcze zapowiedzianymi w „Dzienniku Ustaw" rozporządzeniami Rady Ministrów i Przewodniczącego Komitetu Pracy i Płac, które ustalą m. in. listę zawodów lotniczych oraz pełnionych funkcji i stanowisk w lotnictwie, zaliczonych do pierwszej kategorii zatrudnienia, a tym samym wskażą, którzy z pracowników lotnictwa będą mieli prawo liczyć na uprzywilejowany wymiar emerytur.

Oczywiście po otrzymaniu tekstów tych rozporządzeń postaramy się tak szybko jak będzie to możliwe przekazać ich treść naszym Czytelnikom.

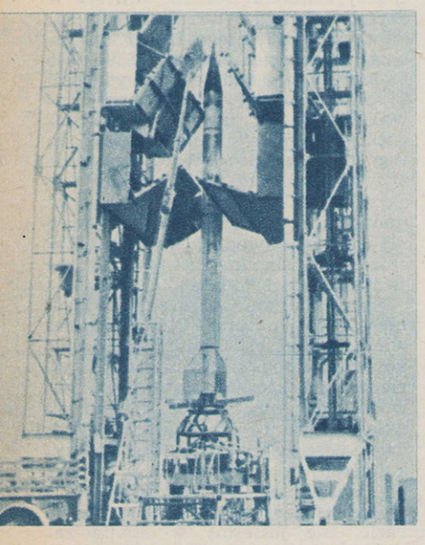
HENRYK KUCHARSKI

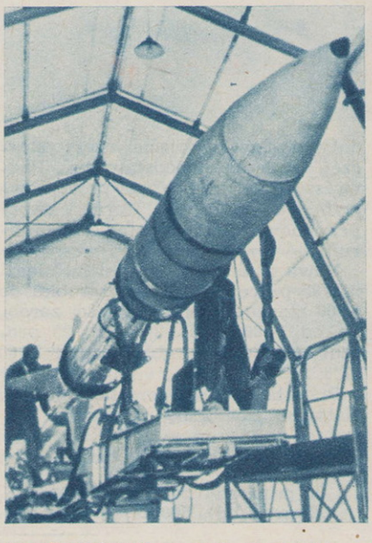
Zdjęcia: St. Jaśko, M. Kobrzyński i H. Kucharski

NOWY KOSMODROM FRANCJI

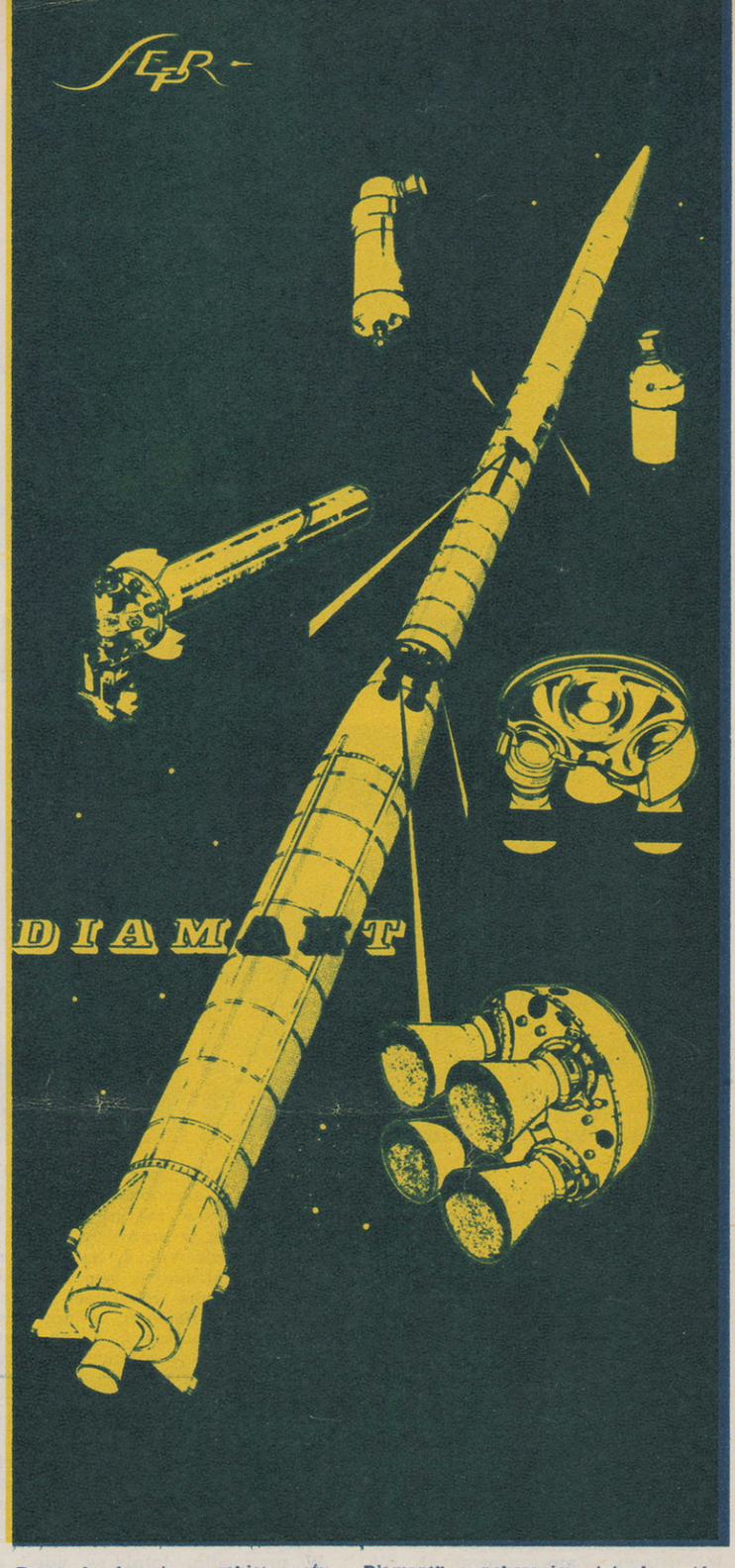
JERZY WIERZBOWSKI

DECYDUJĄCY wpływ na kierunek badań kosmicznych mają Związek Radziecki i Stany Zjednoczone. Jest to zrozumiałe, jeśli weźmie się pod uwagę z jednej strony pracochłonność, koszty związane z lotami pozaziemskimi, z drugiej zaś potencjał ekonomiczny obu państw. Jednocześnie już w chwili startu „Sputnika-1" oczywiste było, że z upływem czasu pojawią się następni konkurenci. Wśród potencjalnych kandydatów na „mocarstwa kosmiczne" wymieniono Francję i Wielką Brytanię. O ile w odniesieniu do tego pierwszego kraju przewidywania całkowicie się sprawdziły, to Anglicy zostali daleko w tyle.





Francuskie rakiety kosmiczne. Z lewej: „Super-Veronique" o pułapie ok. 122 km. Z prawej: „Titus", wynosząca 400 kG na wysokość 260 km. 2-stopniowa. Paliwo stałe. Długość — 12 m.



Francuska kosmiczna rakieta nośna „Diamant" z pokazaniem jej elementów. Kolejno od góry: stabilizator ruchu obrotowego, rozdzielacz członów, zapłonnik, osłona termiczna, dysze ruchome.

Przyczyn przodownictwa Francji w drugim pokoleniu członków „klubu kosmicznego" należy dopatrywać się przede wszystkim w umiejętnej koncentracji środków finansowych i stworzeniu jednolitego narodowego programu badań kosmicznych. Nie bez znaczenia było powołanie do życia Narodowego Ośrodka Badań Kosmicznych. Powstałe w 1962 r. CNES (Centre National d'Etudes Spatiales) jest odpowiednikiem amerykańskiej NASA i sprawuje kontrolę nad planami i realizacją programów kosmicznych. Dzięki działalności tej organizacji, prowadzonej przy pełnym poparciu rządu, Francja jako trzecie państwo na świecie umieściła samodzielnie sztucznego satelitę na orbicie wokółziemskiej. Wydarzenie to, mające miejsce 17 stycznia 1966 r., było szeroko komentowane i podkreślane niejednokrotnie. Znaczenie posiadania niezawodnej rakiety nośnej i własnej bazy rakietowej uwypukla fakt, że kilkakrotne podobne próby Japonii nie przyniosły rezultatu.

Obecnie po wysyłce pięciu sputników francuskich nastąpiła jednak przerwa. Dotychczasowe bazy na Saharze — Hammaguir i Colomb Bechar, służące jako poligon rakietowo-atomowy, musiały być w myśl układu algiersko-francuskiego z Evian zlikwidowane. Urządzenia techniczne zdemontowano, przesyłając je do Francji, gdzie oczekiwały na dalszą wysyłkę. 21 maja ubiegłego roku nastąpiło — po osiemnastoletniej działalności — oficjalne zamknięcie bazy, zaś 1 lipca wojskowi francuscy przekazali jej teren władzom algierskim.

Perspektywa likwidacji bazy saharyjskiej zmusiła Francję do budowy nowych obiektów tego typu. Dla potrzeb armii powstał w departamencie Les Landes Ośrodek Doświadczalny o powierzchni 13 000 ha, zwany w skrócie CEL. Mogą startować z niego nad Atlantyk pociski strategiczne o zasięgu 500 — 2000 km. Ze względu na usytuowanie (start w kierunku zachodnim, przeciwnie do ruchu obrotowego Ziemi) nie nadaje się on jednak do wysyłania sztucznych satelitów. Szukano więc miejsca poza terenem Francji, które byłoby położone możliwie blisko równika, w sąsiedztwie niezamieszkanego obszaru, gwarantującego bezpieczeństwo na wypadek celowego lub awaryjnego upadku rakiety. Decyzja zapadła w kwietniu 1964 r. Po długich poszukiwaniach rząd wybrał Kourou w Gujanie francuskiej. Zaważyło przede wszystkim położenie geograficzne — około 5 st. szer. geogr. pn — dające dużą swobodę wyboru orbit i pozwalające pełniej wykorzystać moc rakiet nośnych. W porównaniu z Przylądkiem Kennedy'ego — 38 st. szer. geogr. pn — zysk na masie ładunku użytecznego wynosi 25 procent!

Gujana francuska, do pierwszej wojny światowej kolonia karna, a obecnie jeden z departamentów zamorskich, ma 91 000 km² powierzchni. Wprawdzie średnia gęstość zaludnienia wynosi 0,3 osoby/km², ale większość ludności liczącej 35 000 zamieszkuje nadbrzeżny pas szerokości 30 km. W głębi kraju ciągną się lasy równikowe, zajmujące 94 procent powierzchni. Klimat jest bardzo łagodny, a co ważniejsze dla europejskich przybyszów — zdrowy. Średnia temperatura roczna wynosi 27°C przy amplitudzie wahań do 8°. Roczna suma opadów dochodzi do 3000 mm, zaś względna wilgotność do 90 procent. Jest to chyba jedyna klimatyczna niedogodność mogąca zaszkodzić wyposażeniu technicznemu. Wiatry bowiem nie przekraczają prędkości dwudziestu kilku metrów na sekundę. Odnosi się to zarówno do pasatów, jak i wiatrów na dużych wysokościach, bowiem Gujana leży poza strefą cyklonów. Cztery pory roku to dwa okresy deszczów i powracające dwukrotnie lato. Średnio na rok przypada 105 całkowicie słonecznych dni.

Gospodarka kraju opiera się na prymitywnym rolnictwie i górnictwie. Stolica i ośrodek gospodarczy Cayenne liczy 20 tys. mieszkańców. Stanowi ona port lotniczy i morski. Ze względu na całkowity brak zaplecza wszystkie materiały i urządzenia potrzebne do budowy kosmodromu przywozi się z zewnątrz. Transport odbywa się drogą lotniczą i

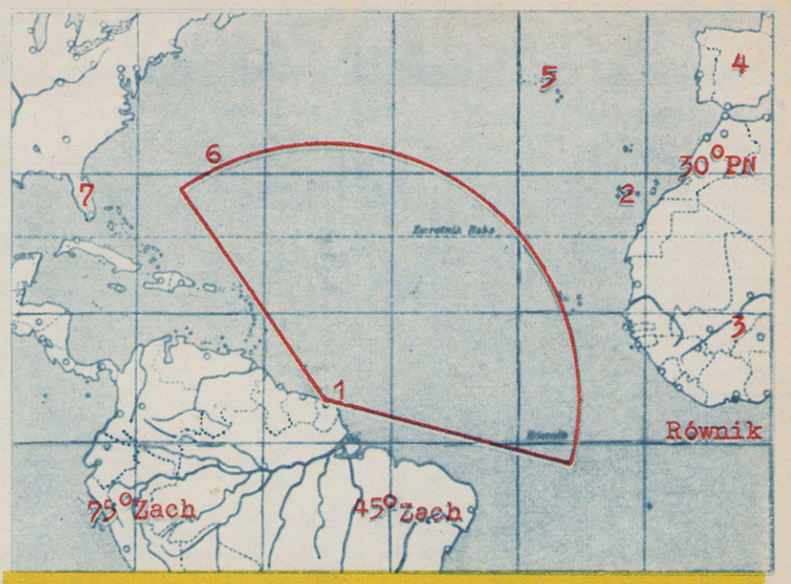
morską. W tym celu rozbudowuje się stołeczne lotnisko. Port morski ma w przyszłości przyjmować statki do 50 000 BRT. Ze stolicy do Kourou prowadzi nowa szosa; wykorzystuje się także port rzeczny w tym mieście. Powstaje cała nowa dzielnica mieszkaniowa wraz ze wszystkimi inwestycjami usługowymi. Na ukończeniu jest elektrownia o mocy 7000 kW. W bieżącym roku liczba stałych pracowników bazy dojdzie do 600 osób, zaś samo miasto będzie liczyło 6000 mieszkańców, czyli sześciokrotnie więcej niż przed czterema laty.

Wypada jednak zająć się samą bazą. Jej oficjalna nazwa brzmi Centre Spatial Guyanais — CSG, czyli Gujański Ośrodek Kosmiczny. Budowę rozpoczęto w pobliżu Kourou i posuwa się ona w kierunku Sinnamary. Plany perspektywiczne przewidują, że w dalekiej przyszłości CSG zajmie obszar ponad 1000 km², czyli dwukrotnie większy niż obecnie liczy Przylądek Kennedy! Jak na razie, prace koncentrują się jednak w pasie 25 × 5 km. Obejmują one zespół do startów rakiet sondażowych (miał być oddany do użytku w końcu ubiegłego roku), stanowisko startowe rakiet „Diamant" i Europa-ELDO, stację meteorologiczną oraz urządzenia śledzące. Zespół rakiet sondażowych składa się z czterech stanowisk dla rakiet na paliwo stałe i jednego dla rakiet na paliwo ciekłe. Wyrzutnia rakiet „Titus", których silniki startowe odpadają, jest ze względów bezpieczeństwa oddalona o pół kilometra. Dla sond o średnicy 56 cm przewidziano stanowisko z wysięgnikiem o długości 7 m i udźwigu 2,5 T. Wyrzutnia rakiet o średnicy do 80 cm ma wysięgnik o nośności 7 T. Obrót stanowisk wokół osi dokonuje się z dokładnością do 1°, zaś pochylanie w zakresie —2° do +100° z dokładnością 0,3°. Montaż rakiet będzie odbywał się w klimatyzowanej hali po kilka obiektów jednocześnie, zaś ostateczne przygotowanie w szopie odległej od wyrzutni o 50 m. Żelbetonowy bunkier odległy o 150 m od stanowisk startowych mieści kierownictwo startu, kontrolę lotu, punkt sprawdzania głowic i stację telemetryczną, której antena umieszczona jest na dachu. W skład zespołu wchodzą także: magazyn materiałów pędnych, hala do napełniania balonów i maszt meteorologiczny.

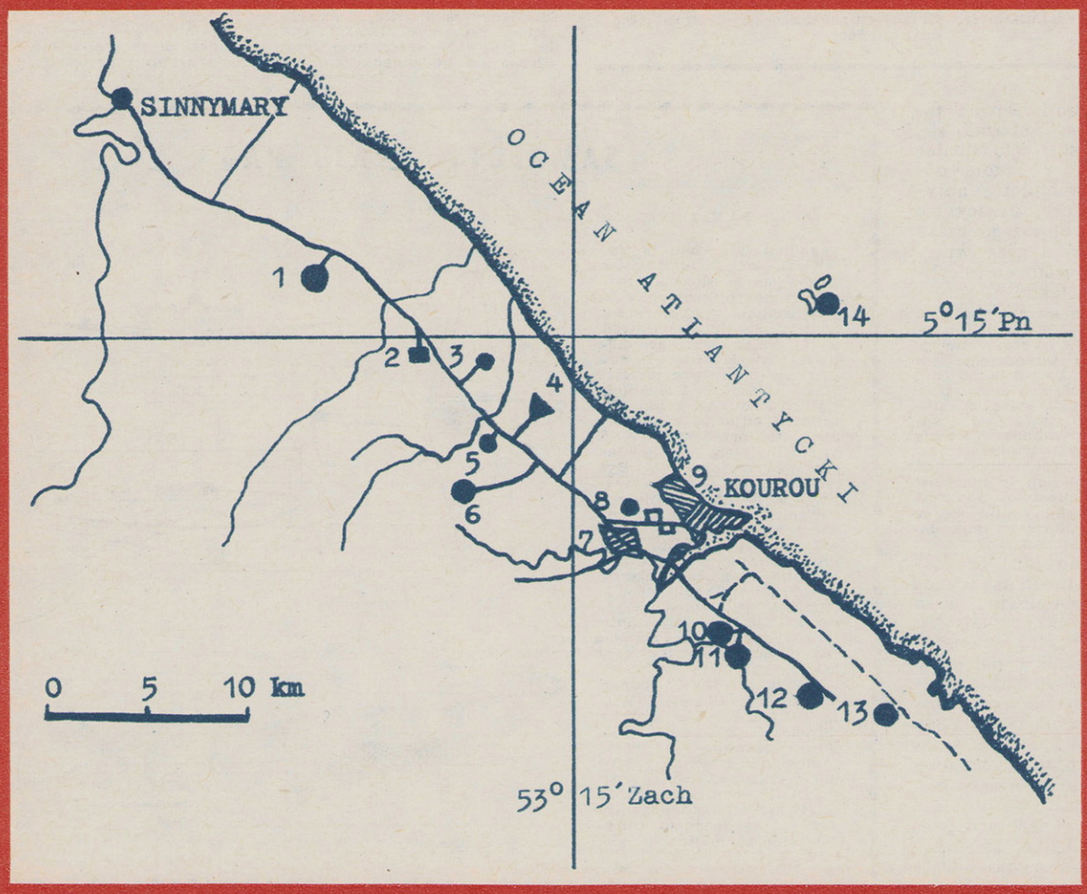
Zespół startowy statku nośnego „Diamant" będzie w zasadzie podobny do swego poprzednika z Hammaguir. Jedyną różnicą jest zmniejszenie odległości bunkra dowodzenia od stanowiska startowego o połowę — do 150 m. Ruchoma wieża montażowa o wysokości 27 m będzie w chwili startu oddalona o 50 m od rakiety.

Ostatnia realizowana w tej chwili wyrzutnia służyć ma do wysyłki rakiet organizacji ELDO. Ma ona charakterystyczny dla większości tego rodzaju urządzeń kształt litery T. Wieża montażowa jest ruchoma, posiada własne urządzenia klimatyzacyjne. Po dostarczeniu kompletnej rakiety na miejsce startu będzie usuwana. Wieża startowa o wysokości 30,5 m ma postać masztu. Jest nieruchoma i posiada dwa dziesięciometrowe pomosty doprowadzające kable zasilające. Żelbetonowa płyta startowa, dostępna dla pojazdów, będzie kryła pod sobą sieć przewodów energetycznych i czujnikowych. Operacja wysyłki kierowana będzie z bunkra odległego o 300 m, zdolnego do wytrzymania uderzenia fali powietrznej 3,5 atm. powstałej w chwili startu. W skład zespołu będą wchodziły także: magazyn, hala montażowa, laboratorium i budynki administracyjne.

Ambitne plany wykorzystania ośrodka CSG wymagają zapewnienia odpowiedniego zaplecza obserwacyjno-obliczeniowego. System radarowy obejmuje trzy współpracujące ze sobą urządzenia. Są to radary: „Bretagne", „Cotal" i „Aquitaine". Pierwszy z nich o zasięgu 16 000 km, ustawiony na prawym wysokim brzegu rzeki Kourou, pozwala ustalić odległości do 1750 km z dokładnością do 10 m, zaś kąty w tym promieniu z dokładnością 0,1 mrad (miliradian). Odpowiednie wartości dla radaru „Cotal" wynoszą: 5000 km; 600 km; 80 m; 1,2 mrad. System obserwacji wizualnych dysponuje dwoma stacjami: na wyspach Salut oraz w pobliżu dzielnicy mieszkaniowej Kourou. Obydwie posiadają układ wizualny i infra-radiometr. Mogą obracać się z maksymalną prędkością kątową 24°/s, zaś ich położenie można ustawić z dokładnością 0,023 mrad. Obiektyw Cassegrain, w który wyposażony jest infra-radiometr, ma przy ogniskowej 2 m pole widzenia 0,5 × 0,5°, a przy czterokrotnie krótszej ogniskowej — 2 × 2°. Otwór skuteczny wynosi 140 cm². Teleskop wizualny z obiektywem tej samej firmy o ogniskowej 3 m, może współpracować z kamerą filmową lub telewizyjną. Prócz tego na każdym stanowisku startowym znajdują się zespoły kamer o dużej zdolności rozdzielczej i bardzo szybkim przesuwie taśmy (do 1200 kadrów na sekundę). Dla celów telemetrii wzniesiono dwie stacje; w Cayenne i nieopodal radaru „Bretagne". Łączność ma być utrzymywana w pasmach 136—138 MHz oraz 215—260 MHz. Niezależnie od tego w CSG zainstalowano wycofaną z Hammaguir stację systemu śledzenia sztucznych satelitów DIANE. Wszystkie dane mają być synchronizowane w ośrodku obliczeniowym z dokładnością 50 mikrosekund, przy użyciu zegara atomowego.



W sektorze 140° bezludna strefa bezpieczeństwa rozciąga się na co najmniej 3 000 km od Kourou: 1 — ośrodek CSG w Kourou, 2 — stacja śledząca IRIS na wyspach Kanaryjskich, 3 — stacja w Wagadugu — Górna Wolta, 4 — hiszpańska stacja koło Madrytu, 5 — stacja na Azorach, 6 — Bermudy, 7 — Przylądek Kennedy'ego.



Plan sytuacyjny ośrodka kosmicznego CSG: 1 — stacja telemetryczna DIANE, 2 — zespół startowy ELDO, 3 — wyrzutnia rakiet „Diamant", 4 — wyrzutnie rakiet sondażowych, 5 — stacja meteorologiczna i radar „Cotar", 6 — magazyn materiałów pędnych, 7 — centrum techniczne, 8 — ośrodek śledzenia optycznego, 9 — nowa dzielnica Kourou, 10 — radar „Bretagne", 11 — stacja telemetryczna, 12 — nadajnik radiowy, 13 — odbiornik, 14 — stacja optyczna na wyspach Salut.

Prócz stacji obserwacyjnych na terenie własnego kraju Francuzi dysponują podobnymi obiektami w Brazylii, Górnej Wolcie, Kongu, Zw. Pd. Afr., Libanie, Grecji, na wyspach Kanaryjskich i Azorach.

Plany kosmiczne Francji są bardzo śmiałe — wspomnę chociażby program „Eole" — kilkuset wysokościowych balonów meteorologicznych współpracujących ze sztucznym satelitą, czy oprzyrządowanie radzieckiego satelity Księżyca. Na podkreślenie zasługują moim zdaniem trzy elementy. Francja doceniła znaczenie astronautyki jako bodźca i środka postępu naukowo-technicznego, a także czynnika propagandowego. Zrozumiała potrzebę współpracy międzynarodowej — wszystkie państwa zostały zaproszone do korzystania z bazy w Gujanie. We francuskich planach kosmicznych nie uwzględniono w najmniejszym stopniu militarnych aspektów astronautyki. Kończąc ten optymistyczny przegląd, wypada więc czekać cierpliwie na pierwsze doniesienia o starcie z Kourou satelitów noszących francuskie godło.

FRANCJA

▲ **W wyścigu** budowy prototypów naddźwiękowych samolotów pasażerskich — amerykańskiego Boeinga-2707 (prędkość 2,7 Macha) i francusko-brytyjskiego „Concorde" (prędkość 2,2 Macha) po stronie francusko-brytyjskiej nastąpiło opóźnienie. W „Le Monde" ukazało się lakoniczne doniesienie francuskich zakładów „Sud-Aviation" (Tuluza), że planowany na 28 lutego br. pierwszy lot samolotu „Concorde" został przeniesiony na późniejszy termin. Dyrekcja „Sud-Aviation" zakomunikowała, że przesunięcie terminu pierwszego startu zostało spowodowane nieznacznym przedłużeniem się realizacji przyjętych planów i w żadnym przypadku nie oznacza, że natrafiono na większe trudności, które zakończenie budowy prototypu postawiłyby pod znakiem zapytania.

Rywal amerykański Boeing-2707 ma, według planów, odbyć swój pierwszy lot w 1974 roku. Ma on zabierać 300 pasażerów, podczas gdy „Concorde" tylko 136.

▲ **„Olimpijskimi** hostessami", które zatrudnione były na terenie X Zimowych Igrzysk w Grenoble, dyrygowała szefowa stewardess linii „Air France" — Solange Catry. Podlegało jej 300 specjalnie dobranych najlepszych hostess, władających — oprócz francuskiego — angielskim, niemieckim, hiszpańskim i wieloma innymi językami. Linie „Air France" oddelegowały również dodatkowo 60 hostess na lotnisko w Grenoble do obsługi tysięcy pasażerów przybywających na igrzyska.

▲ **Rekord** międzynarodowy w skoku grupowym z wysokości 2 000 m, z natychmiastowym otwarciem spadochronu, ustanowili trzej skoczkowie francuscy: Pauzat, Beaussant i Pupin. Wylądowali oni w samym centrum koła.

RUMUNIA

▲ **Rumunia** zakupiła 6 brytyjskich samolotów pasażerskich BAC-1-11 dla swych linii lotniczych TAROM. Rumunia zakupiła także licencję na produkcję lekkich, 10-osobowych samolotów Britten-Norman. Transakcja szacowana jest na około 11 mln funtów.

WIELKA BRYTANIA

▲ **Na wiadomość,** że rząd labourzystowski postanowił przeprowadzić przez Parlament projekt ustawy ograniczającej wjazd do W. Brytanii obywateli brytyjskich pochodzących z dawnego dominium Indii (ustawa ta została już zatwierdzona) — wśród Hindusów i Pakistańczyków mieszkających obecnie w Kenii powstała panika. Biura trzech linii lotniczych, obsługujących komunikację między Nairobi i Londynem, były oblężone. Powstał „czarny rynek" na bilety. Zamiast 146 funtów, Azjaci spieszący do Londynu płacili aż 4 razy więcej. Towarzystwa lotnicze sprowadziły do Nairobi wszelkie dostępne samoloty, aby sprostać olbrzymiemu popytowi na miejsca pasażerskie.

NRF

▲ **Port** lotniczy Frankfurt Rhein/Main obsłużył 12 grudnia ub. r. 6-milionowego pasażera (w ciągu roku), jako pierwszy w NRF.

▲ **21 grudnia** ub.r. zmarł w wieku 65 lat jeden z najbardziej znanych przed wojną niemieckich pilotów sportowych Hans Seidemann. Uczestniczył on m. in. w Challenge w roku 1934, kiedy to zajął 3 miejsce za Polakami — Bajanem i Płonczyńskim. Do mniej chlubnych stron jego życiorysu należy fakt, iż był on ostatnim szefem sztabu tzw. „Legionu Condor", który okrył się ponurą sławą podczas walk w Hiszpanii oraz to, że w czasie ostatniej wojny światowej jako generał dowodził VIII korpusem lotniczym.

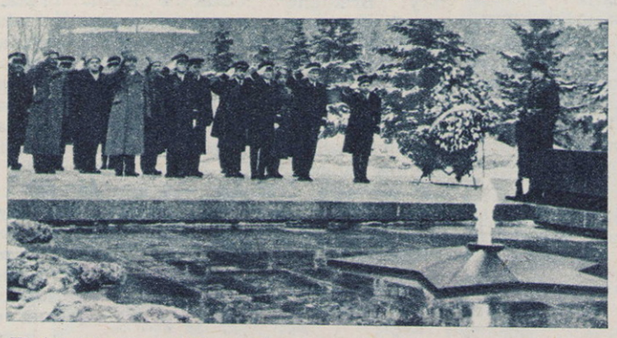
MAROKO

▲ **Arabskie** towarzystwa komunikacji lotniczej „Royal Air Maroc" (Maroko), „Air Algerie" (Algieria), „Tunis Air" (Tunezja) i „Libya Airlines" (Libia) planują utworzenie wspólnego towarzystwa pod nazwą „Air Maghreb". W przypadku zgody rządów w/wym państw, prowadzone będą rozmowy w tej sprawie w Casablance.

INDIA

▲ **Indyjskie** władze celne zatrzymały samolot brytyjskiego towarzystwa BOAC z niezadeklarowanym złotem na pokładzie, wartości 1,4 mln dolarów. Towarzystwo zostało obłożone karą w wysokości 27,5 tys. funtów plus 54,2 tys. funtów za zwrot samolotu. Właściciel złota może je odzyskać po zapłaceniu 137,5 tys. funtów. Samolot BOAC leciał z Londynu do Hongkongu.

OD LOTNIKÓW „NORMANDIE-NIEMEN"



W dniu 21 lutego 1968 r. odbyła się w Moskwie uroczystość złożenia wieńca na Grobie Nieznanego Żołnierza przez delegację byłych lotników pułku myśliwskiego „Normandie-Niemen", w którym piloci francuscy walczyli na terenie ZSRR przeciwko hitlerowskiej Luftwaffe. Na zdjęciu: Francuscy weterani składają wieńce.

PIERWSZY RAZ NA ŚWIECIE

Radzieccy spadochroniarze dokonali, po raz pierwszy w świecie, wspaniałego wyczynu, skacząc z samolotów w grupie liczącej 50 osób z wysokości zaledwie 100 metrów. Sensacyjny skok wykonany został na lotnisku aeroklubu w Riazaniu. Oto relacja naocznego świadka tego niespotykanego w historii światowego spadochroniarstwa wyczynu, płka N. Kowalskiego („Krasnaja Zwiezda" z dn. 2.III.68 r.):

„Spadochroniarze wystartowali z lotniska w Riazaniu na pokładach pięciu samolotów An-2. Wszyscy oni są członkami Centralnego Sportowego Klubu Spadochronowego Wojsk Powietrzno-Desantowych. Zespół samolotów prowadził znany lotnik, uczestnik ostatniej wojny, Bohater Związku Radzieckiego — A. Dergacz. Po uzyskaniu 100 m wysokości, maszyny zatoczyły nad lotniskiem krąg i zaczęły w szyku „klin" zbliżać się do środka pola wzlotów. Od kadłubów zaczęło się oddzielać, jeden za drugim, pięćdziesięciu skoczków. Desant całej grupy 50 spadochroniarzy (licząc od oddzielenia się od samolotu pierwszego skoczka do wylądowania ostatniego) trwał tylko 23 sekundy.

Kierownikiem 50-osobowej grupy był mistrz sportu, rekordzista świata, trener ppłk W. Morozow. Obok niego skakali wielokrotni rekordziści świata: kpt. P. Ostrowski, starsi lejtenanci R. Silin, W. Kudrewatych, W. Daniłow, J. Bielienko, mjr B. Korobka, kapitanowie G. Tainas, B. Osincew, sierżant S. Maszkow, młodszy sierżant W. Siemienienko, szeregowiec W. Krawczenko i inni.

W skoku brały również udział kobiety: siedmiokrotne rekordzistki świata Ł. Masicz i A. Gorszkowa oraz A. Gujban, A. Kisielewa, A. Kasjanowa, G. Bachturina i trzy młodziutkie debiutantki — M. Ałbuł, W. Zagranicznaja i G. Jermakowa.

Tylko jeden uczestnik masowego zeskoku — A. Dudar — ma na swym koncie skok z wysokości 100 metrów. Za wyczyn ten odznaczony on został niedawno orderem Czerwonej Gwiazdy.

Żaden ze skoczków nie miał spadochronu zapasowego".

POTYCZKA „POWIETRZNEGO ASA"

CZYTELNICY zachodnioniemieckich gazet ukazujących się w Kolonii i Bonn uraczeni zostali niedawno sensacyjną historią w stylu „wystrzałowych" filmów amerykańskich. Bohaterem tego „story" mianowany został młody człowiek ze szkoły lotniczej Bonn — Hangelar, zaprezentowany jako pilot sportowy. Młodzieniec ów, według relacji brukowej prasy zachodnioniemieckiej, miał po przelocie (na szkolnym samolocie „Piper") granicy między NRF i NRD uwikłać w walkę powietrzną patrol naddźwiękowych myśliwców odrzutowych, skutkiem czego jeden z tych samolotów miał runąć w locie nurkowym na ziemię.

Gdy o dramatycznym „boju" przeczytali instruktorzy szkoły w Bonn — Hangelar, postanowili natychmiast... odciąć się od tych rewelacji. Powód tego jest prosty: okazało się, iż bohaterski młodzieniec znany jest w szkole dobrze jako kompletny antytalent lotniczy, uczący się latać od dłuższego czasu tylko dzięki z góry wniesionym opłatom za niezliczoną ilość lekcji.

Z drżeniem serca i duszą na ramieniu — stwierdzili instruktorzy — wypuszczono go na pierwszy samodzielny lot nawigacyjny. Wyszukano mu przy tym najłatwiejszą jaka tylko może być, trasę, na której, cytując słowa instruktorów, „nawet jednooki pilot nie miałby żadnych trudności z orientacją". Facet, mimo tak wielkich ułatwień (widoczność — 50 km i mnóstwo punktów orientacyjnych), zgubił się w terenie i przeleciał granicę, lądując na łące pod Werra.

Kompromitującą przygodę niefortunnego asa wykorzystała skwapliwie prasa Bonn i Kolonii, domalowując z wyobraźni dramatyczne, wyssane z palca tło wydarzenia i pasując zbłąkanego i mocno wystraszonego młodzieńca na bohatera „walki z komunistycznymi, uzbrojonymi po zęby napastnikami". Ano, cóż, chwyty poniżej pasa należą do stałego repertuaru prasy NRF. Tylko, że często szydło wyłazi szybko z worka.

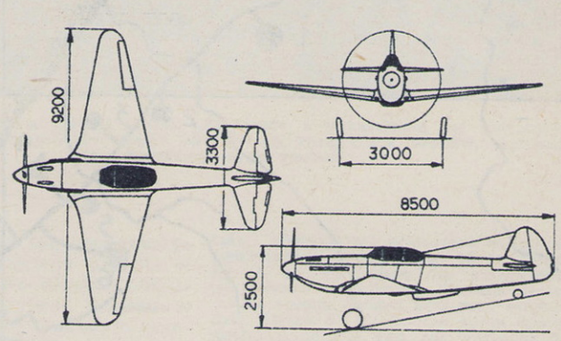
SAMOLOTY KRAJU RAD

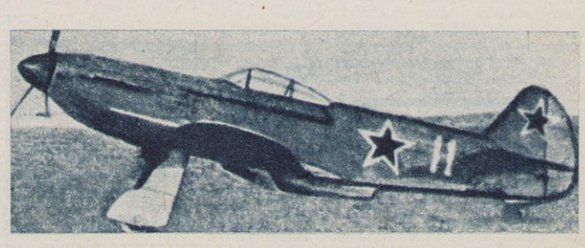
JAK-3

W lipcu 1944 roku 18 radzieckich myśliwców JAK-3 starło się nad jednym z pól bitewnych z 30 myśliwcami niemieckimi. Lotnicy radzieccy odnieśli w tej walce pełne zwycięstwo, zestrzeliwując 15 samolotów nieprzyjaciela. Straty własne — 1 samolot.

Myśliwiec JAK-3 (na rysunku i zdjęciu) zbudowany został przez zespół pod kierownictwem A. S. Jakowlewa w roku 1943. Był on ulepszoną wersją myśliwca JAK-1. Miał mniejszy ciężar w locie, mniejszą powierzchnię nośną — 14,85 m² zamiast 17,15 m² przy tych samych wymiarach kadłuba oraz cały szereg innych modyfikacji aerodynamicznych i konstrukcyjnych. Ciężar własny samolotu wynosił tylko 2 105 kG, zaś ciężar całkowity 2 660 kG.

Wielka prędkość (ponad 650 km/h z silnikiem WK-105 PF2 i 720—740 km/h z silnikami WK-107 i WK-108), doskonała prędkość wznoszenia (wysokość 5 000 m w ciągu 4,1 min), duży pułap (10 800 m), zwrotność i łatwość pilotażu uczyniły JAKA-3 postrachem hitlerowskich samolotów.



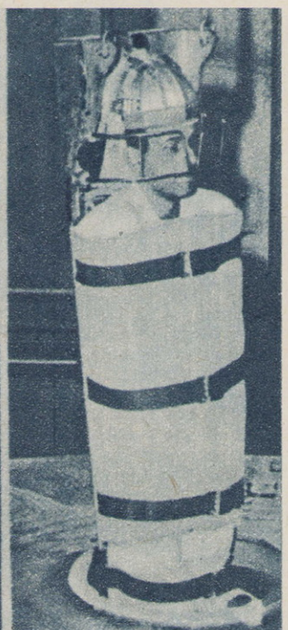


ASTRONAUTYKA I TECHNIKA RAKIETOWA

Dnia drugiego marca z terenu ZSRR wyrzucono nową stację kosmiczną typu „Sonda-4". Stacja wprowadzona została najpierw na orbitę ziemską nisko położoną, by następnie osiągnąć mogła zaplanowaną wysokość, przewidzianą dla programu badań przestrzeni kosmicznej.

* * *

Niedawno grupa radioastronomów brytyjskich, pracujących pod kierownictwem profesora Martina Ryle, odebrała serię sygnałów radiowych pochodzących z głębi przestrzeni kosmicznej. Regularność sygnałów skłania do przypuszczenia, że sygnały mogą pochodzić od przedstawicieli jakiejś odległej cywilizacji, poszukującej kontaktu z naszą planetą. Jak na razie, nie rozszyfrowano pochodzenia tajemniczych sygnałów, ale opinia szczególnie zainteresowanych astronomów została poważnie poruszona. Być może, iż sygnały okażą się podobnym zjawiskiem nierozpoznanym co



sławetne latające talerze, a być może najbliższe lata przyniosą wyjaśnienie zagadek Kosmosu.

* * *

W USA opublikowano szczegółowe dane, których dostarczyła sonda typu „Mariner-5". Jak wiadomo, sonda wysłana została w stronę planety Wenus. Oto ważniejsze wyniki badań: wykryto obecność jonosfery, stwierdzono istnienie korony wodorowej, temperatura panująca na skraju zewnętrznej warstwy atmosfery Wenus jest dwa razy niższa niż temperatura analogicznej warstwy atmosfery ziemskiej. Ponadto magnetometr umieszczony na pokładzie sondy nie wykazał obecności najsłabszego nawet pola magnetycznego, a zawartość dwutlenku węgla wynosi 72 do 87 procent.

* * *

W połowie lutego w Moskwie odbyło się kolejne spotkanie uczonych radzieckich i francuskich, a celem jego było przedyskutowanie spraw związanych z kosmiczną współpracą obu krajów. Delegacji radzieckiej przewodniczył prof. W. Pietrow, a na czele delegacji francuskiej stał J. Denise — prezes CNES (Narodowego Centrum Badań Kosmicznych). Na spotkaniu omawiano między innymi najbliższe zadania w związku z pracami prowadzonymi nad satelitą „Roseau", ustalono charakterystyki orbity i inne zagadnienia naukowo-techniczne. Satelita francuski wyrzucony zostanie przy użyciu radzieckiej rakiety nośnej w końcu roku 1971.

* * *

Czwartego marca, jak już zapowiadaliśmy, wyrzucono z USA satelitę OGO (orbitalne obserwatorium geofizyczne). Zadaniem tego satelity badawczego jest zebranie informacji na temat magnetyzmu, szumów, zorzy polarnej i innych zjawisk atmosferycznych i kosmicznych. Wyniki badań związane są z programem „Apollo", gdyż jednym z ważniejszych zagadnień jest zabezpieczenie załogi przed szkodliwym promieniowaniem słonecznym.

* * *

O tym, że osiągnięcia kosmonautyki i techniki rakietowej są trwałym dorobkiem ogólnoludzkim, nie trzeba przypominać. Przykładem, jednym z wielu, zastosowania zdobyczy kosmicznych może być zdjęcie „noszy" specjalnie opracowanych dla transportu rannych lub chorych kosmonautów. Badania wykazały, że „nosze" mogą być już zastosowane w ratownictwie górniczym **(zdjęcie powyżej pokazuje próbę wydobywania rannego z szybu kopalnianego)**. Takich zastosowań potrzeba jak najwięcej.

* * *

Płaskorzeźba i tablica poświęcone pamięci Sergiusza Korolewa, Głównego Konstruktora radzieckich statków kosmicznych, wmurowana została w ścianę moskiewskiej wyższej szkoły technicznej im. Baumana. Korolew był wychowankiem tej zasłużonej uczelni.

* * *

Według ostatnich danych, NASA dysponuje 55 kandydatami na astronautów. Niedawno zaangażowano 16 osób spośród grona naukowców.

* * *

5 marca aż dwa sztuczne satelity typu „Kosmos-204 i 205" wprowadzono na orbitę ziemską.

* * *

Jak podaje miesięcznik „Awiacja i Kosmonawtika", w rejonie bazy im. Vandenberga w USA budowany jest nowy zespół startowy (przeznaczony dla rakiet nośnych wojskowych obiektów kosmicznych). Stąd ma w końcu roku 1969 wystartować załogowe laboratorium orbitalne (MOL).

* * *

Nowa książka o radzieckich rakietach ukazała się na półkach księgarskich ZSRR. Jej autor, W. Szipow, omawia szczegółowo historię rozwoju techniki rakietowej w ZSRR. Wśród szeregu nieznanych faktów podano między innymi, że już w roku 1937 lotnictwo radzieckie dysponowało rakietami kalibru 82 mm, a w roku 1938 — 132 mm. Na myśliwcach I-16 i I-153 podwieszano osiem pocisków rakietowych, a na bombowcu SB — dziesięć pocisków kalibru 132 mm.

* * *

Amerykanie wyrzucili 5 marca br. nowego satelitę z serii „Explorer". Jest to już 37 statek tego typu. Na orbitę okołoziemską wyrzucono go przy pomocy rakiety nośnej typu „Scout".

Amerykańska agencja astronautyki i przestrzeni kosmicznej przywiązuje wielką wagę do eksperymentów typu „Explorer", których zadaniem jest badanie promieni oraz pewnych kategorii promieni ultrafioletowych, wysyłanych przez Słońce. Obecnie aktywność Słońca jest bardzo duża, dlatego zwiększa się możliwość uzyskania danych naukowych o promieniowaniu słonecznym.

* * *

Zakłady Siemensa budują drugą antenę dla łączności satelitarnej w miejscowości Raisting. Anteną ta umożliwi łączność poprzez satelitę typu „Intelsat-III". W połowie roku bieżącego trzy sztuczne satelity wymienionego typu umożliwią łączność Europy z Ameryką. Satelity zajmą położenie nad Atlantykiem, Pacyfikiem i Oceanem Indyjskim. Nowa antena paraboliczna w Raisting będzie miała średnicę 28,5 m.

* * *

W Monachium zbudowano 300 m wysokości wieżę dla potrzeb telewizji. Wieża powstała w związku z zamierzonymi Igrzyskami Olimpijskimi w tym mieście w roku 1972. Stąd za pośrednictwem sztucznych satelitów nadawane będą na cały świat sprawozdania wizyjne z przebiegu olimpiady.

Wizyta w Schönhagen

DLA obywatela Niemieckiej Republiki Demokratycznej nazwa Schönhagen wiąże się ze sportem lotniczym. Miejscowość Schönhagen leży w okręgu poczdamskim. Początki znajdującej się tam szkoły lotniczej były w okresie utworzenia Niemieckiej Republiki Demokratycznej bardzo skromne. W roku 1945, po likwidacji faszystowskich Niemiec, organizacja FDJ (Freie Deutsche Jugend) znalazła na tamtejszym lotnisku jedynie opustoszałe i nieco zniszczone budynki. Z chwilą utworzenia pierwszego niemieckiego państwa robotników i chłopów zorganizowano tam ponownie szkolenie. Niebawem posiadano już młody narybek szybowcowy, nadający się do dalszego szkolenia w lotnictwie. W roku 1954 powstało państwowe stowarzyszenie dla celów sportu i techniki, które przejęło ośrodek i kierownictwo szkolenia w Schönhagen.

W programie tej szkoły leżało szkolenie pilotów szybowcowych, silnikowych, mechaników lotniczych i skoczków spadochronowych. Jednak szkoła nie posiadała pełnego potrzebnego wyposażenia, choćby samolotów holujących. W roku 1956 szkoła otrzymała 6 samolotów silnikowych typu Po-2. Był to dar Armii Radzieckiej. Szkoła miała dostarczyć pilotów szybowcowych, silnikowych, instruktorów, a także mechaników lotniczych, tak żeby można było uzupełnić 70 klubów na terenie NRD. Poza tym rozpoczęto szkolenie skoczków spadochronowych.

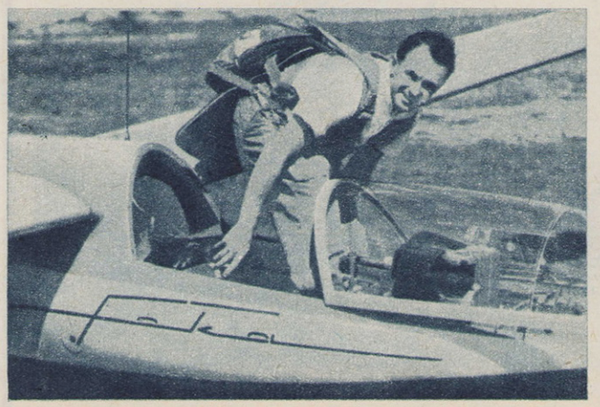
Dla ćwiczeń w lotach nawigacyjnych szkoła rozporządza obecnie samolotami „Meta-Sokol". Skoki spadochronowe wykonują adepci tego sportu z samolotów typu L-60 i An-2. Hangary szkoły kryją w sobie szybowce dwumiejscowe typu: „Lehrmeister", „Blanik", a także jednomiejscowe typu „Meise", „Libelle", „Foka", „Favorit" i „Jastrząb". W szkole znajdują się pomieszczenia internatowe dla 100 uczestników.

W roku 1959 — 8 pilotów wyczynowych szkoły pokonało trójkąt 500 km. Tyle diamentów rzadko kiedy spływa naraz z nieba w jednym dniu.

W roku 1966 szkoła w Schönhagen awansowała do stopnia Centrum Sportowego Niemieckiej Republiki Demokratycznej. W tym też roku Centrum wysłało swe załogi na IV Mistrzostwa Świata w Akrobacji Samolotowej w Moskwie, skąd powróciły uzyskawszy trzecie miejsce, po załogach radzieckich i czechosłowackich. Szkoła jest poza tym miejscem wielu zawodów i mistrzostw rangi światowej.

M. S.

Instruktor z Schönhagen — Max Skuppin przed lotem na polskiej „Foce"



SŁAWNI LOTNICY

JEDEN z pionierów badań nad zjawiskami aerodynamicznymi w lotach z prędkością naddźwiękową na samolotach o napędzie odrzutowym, założyciel wytwórni De Havilland Aircraft Company, konstruktor lotniczy i pilot Sir Geoffrey De Havilland urodził się w 1882 roku. Pierwszą konstrukcją De Havillanda, budowaną w latach 1908/1909, był dwupłat jednomiejscowy wyposażony w silnik o mocy 45 KM. Samolot po starcie i przelocie kilkudziesięciu metrów uległ rozbiciu przy lądowaniu. W 1911 roku młody konstruktor otrzymał dyplom pilota Aeroklubu Królewskiego. Pierwszy samolot produkowany seryjnie otrzymał oznaczenie DH-1 i zbudowany został w 1915 roku. Był to samolot wojskowy, dwumiejscowy dwupłat, z silnikiem o mocy 90 KM. W tym samym roku oblatano DH-2, a w następnym DH-3 i DH-4. Szczególnie ten ostatni używany był powszechnie w lotnictwie angielskim.

Podczas I wojny światowej Geoffrey De Havilland był głównym konstruktorem wytwórni. Pierwszą powojenną konstrukcją (1920 rok) był ośmiomiejscowy samolot komunikacyjny DH-18. Kolejnymi samolotami komunikacyjnymi były DH-29 (1921 rok), DH-34 (1921 rok), DH-50 (1923 rok) i DH-54 (1925 rok). Rozwój wytwórni De Havillanda datuje się od 1925 roku. Zapoczątkowany został budową tanich i ekono-

Geoffrey De Havilland

micznych samolotów sportowych, szkolnych i komunikacyjnych. W tym samym czasie przystąpiono do produkcji silników lotniczych i śmigieł. W okresie międzywojennym powstały: DH-60 MOTH (sportowy), DH-89 DRAGON RAPIDE (lekki komunikacyjny) i DH-91 ALBATROS (komunikacyjny dla 22 pasażerów).

W okresie II wojny światowej wytwórnia zbudowała słynny samolot DH-98 MOSQUITO (uniwersalny samolot wojskowy). Budowano go w 42 wersjach. W 1943 roku oblatano pierwszy odrzutowy samolot myśliwski DH-100 VAMPIRE. W 1946 roku powstał samolot doświadczalny, jednomiejscowy bezogonowy o napędzie odrzutowym DH-108 SWALLOW, na którym zginął podczas lotów doświadczalnych syn założyciela wytwórni. Ponadto do bardziej znanych samolotów należy DH-106 COMET (komunikacyjny, odrzutowy, dla 70—92 pasażerów).

Wytwórnia posiada wiele filii, w tym w Australii, Kanadzie i USA. Pionier angielskich konstrukcji lotniczych Sir Geoffrey de Havilland otrzymał wiele odznaczeń, wyróżnień i tytułów. (m)

KOŁO LOTNICZE NR 11 W WYBCZU

Start balonu z Wybcza.

Startuje model balonu z Koła Lotniczego przy MDK w Toruniu.

DNIA 25 lutego br. Koło Lotnicze nr 11 przy Szkole Podstawowej w Wybczu, powiat Toruń, zorganizowało na terenie wsi Dębiny II Zawody Modeli Balonów na ogrzane powietrze. Impreza przeprowadzona została pod patronatem Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu. W zawodach uczestniczyło 156 zawodników reprezentujących Koła Lotnicze przy Państwowym Domu Młodzieży „Młody Las", Młodzieżowym Domu Kultury, Dzielnicowym Domu Kultury, Szkole Ćwiczeń SN, Szkole Podstawowej nr 1 oraz Koła Lotnicze z powiatowych domów kultury w Aleksandrowie Kujawskim i Golubiu — Dobrzyniu, Technikum Mechanizacji Rolnictwa z Gronowa, Szkoły Podstawowej i Drużyny Harcerskiej z Wybcza. Zawody rozegrane zostały w dwóch konkurencjach:

1. Balony duże — średnica 280 cm.
2. Balony małe — średnica 100 cm.

Mimo niesprzyjających warunków atmosferycznych (silny wiatr i mróz) impreza przeprowadzona została bardzo sprawnie — w czym duża zasługa kierownictwa szkoły, grona nauczycielskiego oraz instruktora Koła Lotniczego nr 11 w Wybczu. Do organizacji imprezy włączyły się również: Kółko Rolnicze w Wybczu, Komitet Rodzicielski, Komenda Hufca ZHP oraz Koło Gospodyń Wiejskich, które przygotowało gorący posiłek dla wszystkich uczestników. Zawody obserwowali i wydali o nich bardzo pochlebną opinię prezes Aeroklubu Pomorskiego Edwin Orsztynowicz, wiceprezes Stanisław Porzych i inspektor oświaty Teodor Rasch. Po odczytaniu wyników przez sędziego głównego zawodów st. instruktora Henryka Mellera wręczono pamiątkowe nagrody i dyplomy najlepszym zawodnikom i zespołom. Na zakończenie zawodów 53 Lotnicza Drużyna Harcerska im. Walentyny Tierieszkowej wystąpiła z lotniczym programem artystycznym. Impreza balonowa w Dębinach była ze wszech miar udana i przyczyniła się do dalszego rozwoju zainteresowań politechnicznych i sportowych młodzieży szkolnej.

RYSZARD LACHOWICZ

Najlepsze wyniki indywidualne w kategorii balonów dużych:

1. Jan Kardas — Wojciech Wołkowski, Koło Lot. 11 — Szkoła Podstawowa Wybcz — 235 s;
2. Elżbieta Hejda — Zdzisława Głaszcz, Koło Lot. 11 — Szkoła Podstawowa Wybcz — 230 s;
3. Helena Lubińska — Barbara Pęcek, 25 Drużyna Harcerska Wybcz — 227 s.

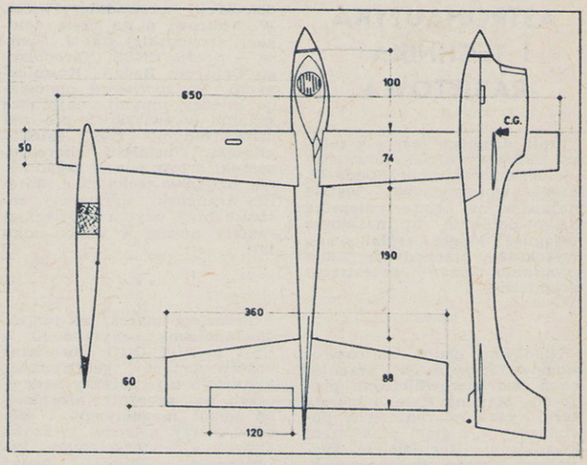
Najlepsze wyniki indywidualne w kategorii balonów małych

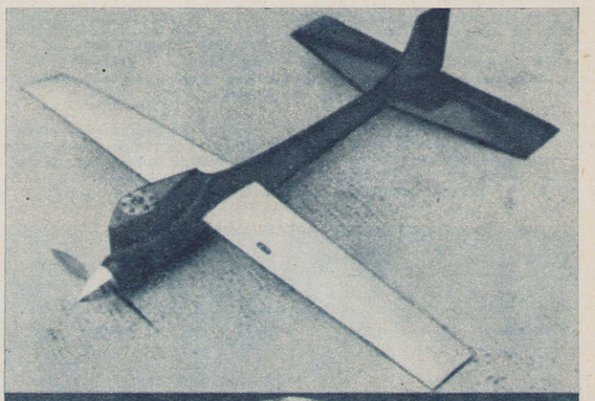
1. Mieczysław Barcikowski — Koło Lot. 2 PDM „Młody Las". Tor. — 84 s;
2. Bernadeta Bałos — Koło Lot 11, Szkoła Podst., Wybcz — 75 s;
3. Maria Maksoń — 25 Drużyna Harcerska, Wybcz — 75 s.

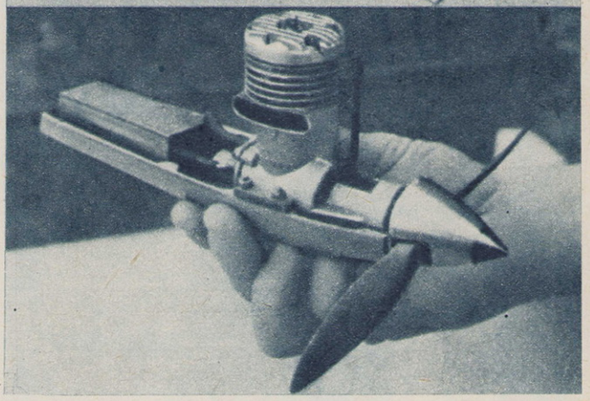
Balon nad wsią Dębiny.

Foto: Ryszard Lachowicz

NAJSZYBSZY FRANCUSKI MODEL NA UWIĘZI (250 km/h)



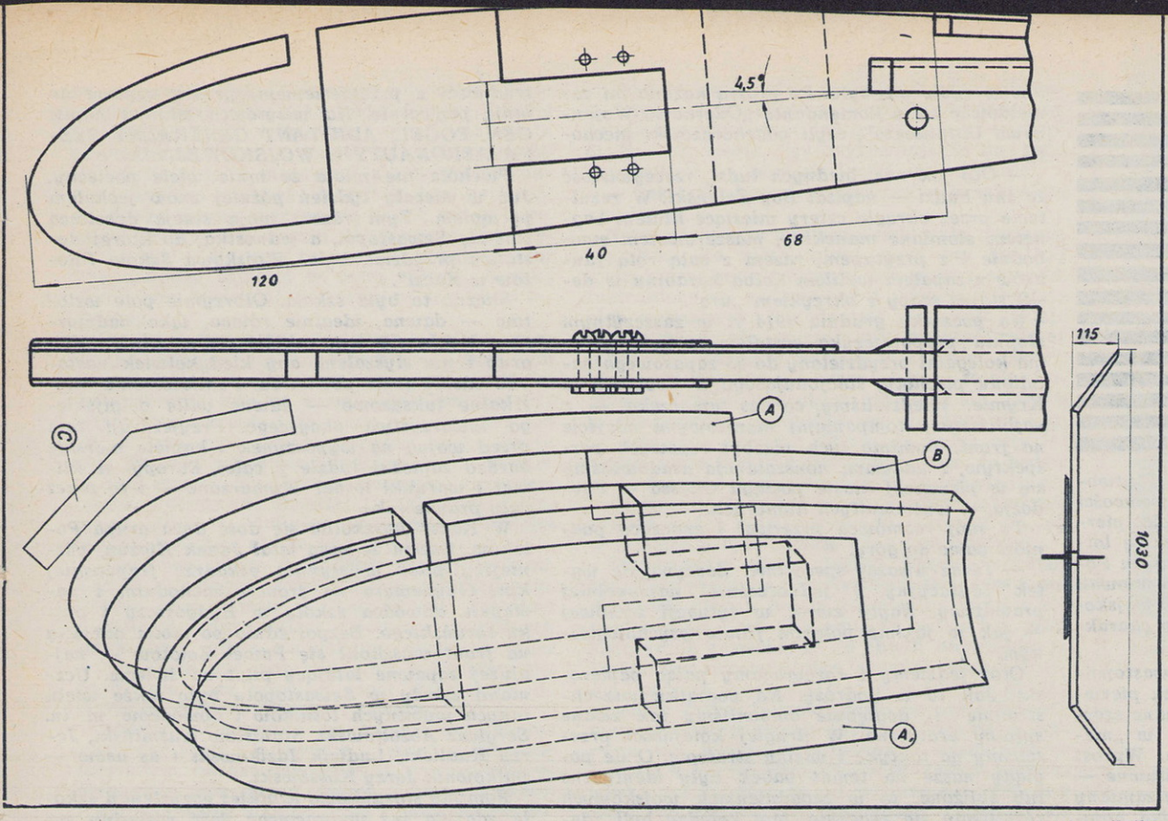




PRZEDSTAWIAMY ZASŁUŻONYCH DZIAŁACZY LOTNICTWA SPORTOWEGO

MIECZYSŁAW OPALIŃSKI

Modelarstwem lotniczym zajmuje się od 1930 r. Dyplomowany instruktor od 1936 r. Szkolił się w pilotażu szybowcowym w Lublinie i w Bezmiechowej, skoczek spadochronowy. Współorganizator lubelskiego Oddziału Lotnictwa Cywilnego Ligi Lotniczej i Aeroklubu Lubelskiego, w którym przez szereg lat był członkiem zarządu. Od ponad 20 lat szef modelarstwa lotniczego w Lublinie. Wyszkolił około 600 modelarzy. Startował wielokrotnie w różnych zawodach i mistrzostwach Polski, zdobywając m. in. tytuł wicemistrza w kategoriach modeli: szybowców z napędem mechanicznym i zboczowych. Zasłużony działacz modelarstwa lotniczego na Lubelszczyźnie.



„MOTO-DZIĘCIOŁ"

W trakcie podstawowego szkolenia modelarskiego zachodzi potrzeba uatrakcyjnienia prac praktycznych. W związku z tym, podczas przeprowadzonego kursu instruktorów modelarstwa lotniczego w Jeżowie Sudeckim w roku 1966, dokonano kilku zmian zestawowych w modelu szybowca typu „Dzięcioł", uzyskując w ten sposób dwie jego wersje. Pierwsza — to szybowiec, druga natomiast — model silnikowy.

Modyfikacja polega tylko na dostosowaniu płozy kadłubowej do roli łoża silnikowego. Przy czym rozmieszczenie mas jest tak dobrane, że w każdej wersji położenie środka ciężkości modelu nie zmienia się. Ewentualne jego drobne przesunięcia można skorygować poprzez przesuw skrzydła na łożu. Na 25 wykonanych tego typu modeli żaden nie wymagał dodatkowej regulacji przy lotach silnikowych po uprzednim oblataniu w wersji szybowca. Lot silnikowy charakteryzuje się stosunkowo płaskim wznoszeniem, ze zmianą kierunku lotu w stronę obrotów śmigła. Przy pojemności zbiornika — 1 cm³ przeciętny czas lotu wynosił w granicach 120 s, a loty 180 s w warunkach termicznych były bardzo częste.

Zmianie zasadniczej uległ wznios skrzydła. Podyktowane to zostało przede wszystkim uproszczeniem budowy. Poprzednie rozwiązanie przy nieumiejętnym wykonaniu pociągało za sobą zmniejszenie wytrzymałości i najczęściej prowadziło do zmiany kątów nastawienia. W nowym układzie wzniosu uzyskujemy skrócenie czasu montażu poprzez uproszczenie budowy. Modyfikacja nie wprowadza zasadniczo zmiany części zestawu materiałowego do budowy modelu „Dzięcioł", konieczne jest jedynie dysponowanie arkuszem sklejki grubości 1,5 mm o wymiarach 200 × 200 mm na wykonanie okładzin płozy kadłubowej, okładzin dźwigara i łoża skrzydła.

Opis budowy (dotyczy czynności związanych z modyfikacją). Pracę należy rozpocząć od przygotowania okładzin A, A_1, B, przy czym okładziny A, A_1 są identyczne, natomiast okładzina B jest dłuższa. Wielkość okładzin zaznaczona jest na rysunku (rzut boczny). Po wypiłowaniu w płozie kadłubowej komory balastowej naklejamy okładzinę B z przeciwnej strony planowanego zamocowania silnika. Przyjmujemy w tym wypadku zasadę, że silnik montujemy zgodnie z kierunkiem obrotów śmigła. Kolejną czynnością jest przecięcie płozy kadłubowej piłką włośnicową po linii zaznaczonej na rysunku. Otrzymujemy w ten sposób część odejmowaną, która jest komorą balastową modelu w wersji szybowca oraz drugą, stanowiącą łoże silnikowe. Następnie komorę balastową obustronnie oklejamy okładzinami A, A_1. Po wyschnięciu kleju wsuwamy komorę balastową w łoże silnikowe i po dokładnym oznaczeniu wiercimy otwory na śruby. Śruby łoża silnikowego po wymontowaniu silnika łączą komorę balastową w jedną całość z kadłubem w wersji modelu jako szybowca. Pozostałe czynności montażowe należy wykonać zgodnie z opisem zamieszczonym w planie modelu. Wskazana jest zamiana deseczki łoża skrzydła na szerszą, tj. do 30 mm. Ma to na celu zapobieżenie ewentualnym ruchom poprzecznym skrzydła w stosunku do kadłuba w trakcie lotu silnikowego. Pamiętać należy równocześnie o zamocowaniu skrzydeł do kadłuba przy pomocy przynajmniej dwóch odcinków gumy.

W celu dokonania modyfikacji wzniosu należy wykorzystać pełną długość listew przeznaczonych na dźwigar, krawędź natarcia i krawędź spływu, zamontować zgodnie z planem część centralną i nie dokonywać podgięcia w środku. Końcówki skrzydła montujemy oddzielnie. Wycinamy cztery nowe okładziny dźwigara (rys. C) i przy ich pomocy łączymy końcówki do centralnej partii skrzydeł. Pozostałe czynności montażowe i wykończeniowe należy przeprowadzić zgodnie z opisem zamieszczonym w planie modelu.

Oblatanie zmodyfikowanego modelu sprowadza się do oblatania go w wersji szybowca. Zamianę na model silnikowy przeprowadzamy poprzez odkręcenie komory balastowej i wmontowanie silnika wraz ze zbiornikiem paliwa. Zbiornik paliwowy o pojemności 1 cm³ najlepiej jest przytwierdzić bezpośrednio do silnika. Drugą czynnością jest sprawdzenie wyważenia modelu. O ile środek ciężkości nie znajduje się w położeniu poprzednim (jak w szybowcu), należy odpowiednio przesunąć skrzydła na łożu, zaznaczyć trwale to miejsce, ażeby nie powtarzać tej czynności za każdym razem.

Pierwszy lot wykonujemy na średnich obrotach silnika, pozostałe możemy już wykonać na maksymalnych. Model jest bardzo stateczny w locie silnikowym i ślizgowym.

LESŁAW PAWŁOWSKI

Małe rakietnictwo

W październiku ubiegłego roku odbyła się pierwsza w zachodniej Europie impreza poświęcona modelom rakiet. Uczestniczyli w niej zawodnicy z Belgii, NRF i USA. Zawody odbyły się w miejscowości Bitburg (NRF). W imprezie zwyciężyli Belgowie, a ściślej członkowie centrum doświadczalnego rakiet amatorskich z Liège. Czas lotu zwycięskiego modelu Belga Lorenzo Tenona z Liège wynosił 58 s. Model był kopią rakiety sondażowej typu „Aerobee-300". Jak informuje prasa belgijska, w tym roku odbędą się w Belgii dwie imprezy poświęcone modelariom rakiet.

★

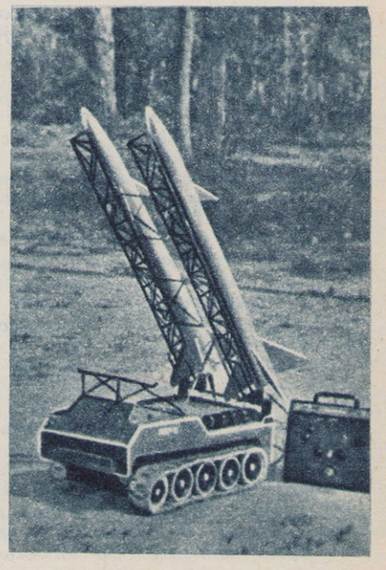
Na pytanie, jakie modele redukcyjno-latające przygotować na najbliższe zawody rakiet, można odpowiedzieć, że jednym z takich modeli powinien być „Wostok". Oto kilka rad dla wykonawców tego pionierskiego pojazdu rakietowego, zaczerpniętych z prasy modelarskiej ZSRR. Model „Wostoka" najdogodniej wykonać w skali 1 : 40, wówczas uzyskamy długość całkowitą 950 mm przy maksymalnej średnicy 250 mm. Umieszczając silniki w bocznych rakietach pierwszego stopnia zwracać należy uwagę, aby oś ich ciągu przecinała środek ciężkości całego modelu. Taka zabudowa silników uchroni model przed niebezpieczną niestatecznością. Ciężar startowy modelu nie powinien przekraczać 500 G. Im konstrukcja modelu będzie lżejsza, tym lepsze będą jego osiągi.

★

Na dorocznej moskiewskiej wystawie osiągnięć gospodarki narodowej Kraju Rad jeden z pawilonów poświęcony jest pracom młodych techników. Wśród eksponatów zwracały uwagę modele sond księżycowych, takich jak „Łuna-13" i pojazdu księżycowego, dzieła uczniów szkół moskiewskich i miasta Gorki.

★

Poniżej podajemy samobieżną wyrzutnię rakietową zaprojektowaną i wykonaną przez modelarzy radzieckich. Wyrzutnia może być ustawiona pod odpowiednim kątem drogą odległościowego sterowania. Modele całych zespołów startowych są chętnie demonstrowane na zawodach w ZSRR. Przedsięwzięcie na pewno trudne, ale dla większych zespołów możliwe do wykonania również i u nas.



Nowości małego lotnictwa

WYDAWNICTWO oświatowe „Wspólna Sprawa" wydało 10 tablic szkoleniowych z zakresu modelarstwa lotniczego i lotnictwa. Komplet (w cenie 94 zł) obejmuje następujące tematy: szkolny model szybowca; zasada działania skrzydła; zasada działania śmigła; klasyfikacja modeli latających; modelarskie silniki spalinowe; obsługa silników modelarskich; śmigłowiec SM-1; współczesny samolot pasażerski; współczesne samoloty wojskowe i silnik turboodrzutowy. Tablice przeznaczone są dla szkolnych kół lotniczych, aeroklubów, świetlic i modelarni. Opracowane zostały na zlecenie Ligi Obrony Kraju przy konsultacji merytorycznej Aeroklubu PRL. Rysunki opracowane przez: A. Glassa, Z. Szajewskiego i A. Trzcińskiego wykonał Witold Kalicki.

✲

W Wielkiej Brytanii ukazał się pierwszy numer nowego biuletynu, poświęcony wyłącznie budowie modeli plastykowych. Biuletyn wydawany jest przez międzynarodowe stowarzyszenie (International Plastic Models Society). W numerze podano liczne plany samolotów z uwzględnieniem ich sposobu malowania, oznaczeń itp., szczególnie w odniesieniu do maszyn z I i II wojny.

✲

Już po raz ósmy rozegrano we Włoszech zawody modeli wodnosamolotów redukcyjno-latających, będących zminiaturyzowanym naśladownictwem niegdyś popularnych zawodów o puchar Schneidera. Zwycięstwo odniósł 1. Magrotti, którego model, kopia samolotu MC-72, osiągnął prędkość 153,85 km/h. Zawody rozgrywano wyłącznie w konkurencji prędkościowej, przy obsadzie 18 zawodników.

✲

Mistrzostwa Brazylii odbyły się w grudniu ub. roku; w kategorii modeli na uwięzi — 2,5 cm sześc. osiągnięto 185 km/h, w gumówkach 747 s, a w silnikówkach 730 s.

✲

W dniach od trzeciego do trzynastego stycznia w Seymour Hall w Londynie odbywała się tradycyjna wystawa dorobku modelarskiego (inżynierii modelarskiej — Model Engineer Exhibition). Zgromadzono tu ogromną ilość modeli, w tym również lotniczych. Dominowały ulubione przez Anglików modele redukcyjne. Czasopisma lotnicze skarżą się jednak, że zbyt mało miejsca przeznaczono na ekspozycje małego lotnictwa. Ba, ale cóż mogli zrobić organizatorzy, skoro prawie ćwierć hali zajmował tor wyścigowy przeznaczony dla mikrosamochodów — tej nowej wielkiej pasji najmłodszych obywateli Anglii.

✲

W Wielkiej Brytanii rozpoczęto fabryczną produkcję tłumików-dyfuzorów, zwiększających moc silnika, które do tej pory wykonywane były amatorsko przez poszczególnych modelarzy. Rury produkuje znana wytwórnia silników ED, z przeznaczeniem dla silników o pojemności od 2,5 do 3,5 cm sześc.

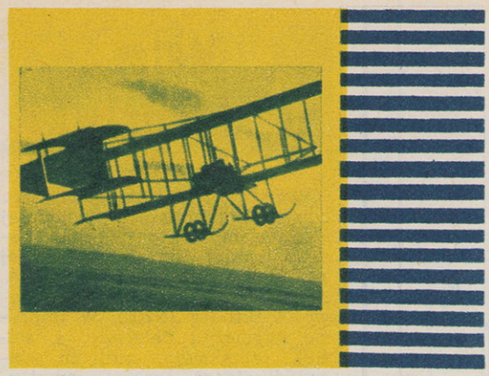
✲

Nie wszyscy zapewne wiedzą, że znicz olimpijski wędrując do Grenoble niesiony był na pewnym odcinku przez modelarza francuskiego G. Allain'a, członka klubu modelarskiego w Iles d'Ur. Jeszcze jeden dowód, że małe lotnictwo jest również sportem!

✲

Holender Winfried Halle ustanowił nowy krajowy rekord w kategorii 2,5 cm sześc., osiągając 227,85 km/h. Lot ten odbył się zgodnie z nowymi warunkami FAI.

W konkursie modeli kartonowych zorganizowanym w NRF przez dziennik „Mittag", uczestniczyło 600 zawodników. Najlepszy wynik: odległość 24 m i czas lotu 4,2 s.



DNIA 21 listopada 1910 roku utworzono na Krymie w miejscowości Kacza (w pobliżu Sewastopola) pierwszą w Rosji wojskową szkołę lotniczą. Ukończyło ją m. in. wielu Polaków, którzy później zajmowali wybitne stanowiska tak w lotnictwie wojskowym jak i komunikacyjnym, a także w charakterze konstruktorów lotniczych.

Opowiadanie wychowanka szkoły sewastopolskiej, który szkolił się tam na początku pierwszej wojny światowej, odsłania mało znane szerszemu ogółowi metody nauki pilotażu w „niemowlęcym" okresie rozwoju samolotu. Wprost wierzyć się nie chce, że wysoce prymitywne — według pojęć współczesnych — sposoby zamiany oficera piechoty czy kawalerii w lotnika bojowego dawały zupełnie dobre wyniki. I to w bardzo krótkim okresie czasu. Współczesny historyk radziecki napisał: „Rząd carski nie troszczył się wiele o szkołę sewastopolską. Jednakże nawet w tych warunkach, latając na przestarzałych samolotach, czołowi wychowankowie szkoły zrobili bardzo wiele dla rozwoju lotnictwa".

Najciekawsza karta mego życia rozpoczęła się z wybuchem pierwszej „światówki". W sierpniu 1914 roku zaczęła się wojna, czyli ogólne grzmocenie. Wszystkie jako tako zdrowe chłopy, od bezwąsych młodzieniaszków do siwych dziadków, momentalnie usiłowali się przeobrazić w dziarskich wojaków. U nas w Odessie rozpoczął się prawdziwy bal maskowy. Stateczni urzędnicy i pedantyczni farmaceuci, chude studenty i zażywni panowie z pokaźnymi brzuszkami przekomicznie wyglądali w charakterze huzarów, dragonów czy artylerzystów.

Zmobilizowali i mnie, co oficjalnie nazywało się „zaszczytnym powołaniem pod niezwyciężone sztandary cesarstwa rosyjskiego celem walki aż do ostatecznego zwycięstwa na lądzie, morzu i powietrzu".

Szczególnie spodobała mi się wiadomość, że będę mógł dawać prawidłowy wycisk odwiecznemu wrogowi także i w powietrzu. Co prawda do tego czasu nigdy jeszcze nie latałem, ale byłem od dawna zagorzałym entuzjastą aeronautyki. Za ostatnie grosze kupowałem bilety na powietrzne popisy ówczesnych asów: Utoczkina Jefimowa (ten drugi był zresztą później mym instruktorem). W skrytych marzeniach widziałem się już jako znakomity konstruktor samolotów. Byłem bowiem przed wojną studentem politechniki petersburskiej, gdzie jakoby miała powstać katedra — a może w przyszłości — wydział lotnictwa.

Wysoce dla mnie zaszczytne powołanie w szeregi obrońców cara i ojczyzny dawało mi niecodzienną sposobność uzyskania za darmo dyplomu pilota samolotowego. A było to dla mnie dotąd właściwie zupełnie wykluczone. W tych niemowlęcych czasach lotnictwa pilotami zostawali bądź bogacze i zarazem ekscentrycy, czasem śmiali mechanicy samochodów (którym patron kupował „aeroplan"), żądne zarobków niebieskie ptaszki, konstruktorzy przez siebie zbudowanych samolotów i wreszcie lotnicy wojskowi. Mogłem kandydować wyłącznie do tej ostatniej kategorii.

Na drugi dzień rano musiałem się stawić przed komisją wojskowo-lekarską. Ostatni sen nocy letniej (działo się to bowiem w sierpniu) w cywilu był wspaniały. Widziałem się już definitywnie w roli lotnika-zalotnika, gdy otoczony rojem przepięknych kobiet zbliżam się z marsową miną do oczekującego mnie „aeroplanu". Lekko wskakuję do kabiny i unoszę się w przestworza. Rzeczywistość okazała się jednak zgoła odmienna. Do lotnictwa przydziałów w ogóle nie było. Po prostu kazano mi zameldować się u komendanta „Odeskawo Wojennawo Uczyliszcza", czyli podchorążówki piechoty.

— Oto jak nas, biednych ludzi, rzeczywistość ze snu budzi — napisał Boy-Żeleński. W rezultacie przez okrągłe cztery miesiące kłułem bagnetem słomiane manekiny, maszerowałem swobodnie i z przytupem, razem z całą rotą junkrów z zapałem waliłem kolbą karabinu w deski starej szopy z okrzykiem „ura".

Na początku grudnia 1914 r. w zaszczytnym stopniu praporszczyka zostałem wraz z dwoma kolegami przydzielony do 35 zapasowego batalionu piechoty, stacjonującego w Feodozji na Krymie. Wiedzieliśmy, co nas tam czeka — z najbliższymi kompaniami marszowymi odejście na front. Pomimo tych niezbyt różowych perspektyw, z udawaną nonszalancją usadowiliśmy się w pierwszej klasie pociągu Odessa — Feodozja, w wyśmienitych humorach.

Tu mój rozmówca przerwał i znacząco podniósł palec do góry.

— Teraz uważaj specjalnie. Zaczyna się wątek sensacyjny i jednocześnie najzupełniej prawdziwy. Nagły zwrot w sytuacji życiowej — jak w jakimś polskim filmie psychologicznym.

Otóż jedziemy i rozmawiamy paląc papieroski. Jak to w podróży. Na początku wszechstronnie i dogłębnie omówiliśmy tak zwane sprawy erotyczne. W drugiej kolejności przeszliśmy na taktykę i wielką strategię. O ile poglądy nasze na temat babek były identyczne lub zbliżone, to w zagadnieniach wojskowych różniliśmy się znacznie. Moi koledzy byli zdania, że piechota to filar przyszłego zwycięstwa, a „bagnet zuch". „Co puka to nie stuka; to wolę, co kole" — jak kiedyś mawiał stary Suworow. Ja zażarcie broniłem lotnictwa. — Z góry bombami, a następnie z pulemiotów, takich to synów — rozwijałem genialną teorię szybkiego zakończenia wojny z podłymi Germańcami. W ferworze dyskusji nawet nie zauważyliśmy, jak w drzwiach przedziału stanął wysoki, dość jeszcze młody generał. Słyszał on naszą rozmowę i zapewne zdziwił go fakt, że gorącym obrońcą lotnictwa był skromny praporszczyk piechoty. A nie chciałby pan wyszkolić się na pilota? — uśmiechnął się do mnie generał. Świat nagle zawirował mi w oczach. — Mogę jechać na lotnisko nawet natychmiast, wasze prewaschaditielstwo! — zameldowałem służbiście. Generał odrzekł, że w wojsku obowiązuje przecież dyscyplina i sprawy przydziałów muszą być załatwiane pisemnymi rozkazami. Zapisał moje dane personalne i, żegnając się, wręczył mi swą wizytówkę. — Gdyby pan miał jakieś trudności z przeniesieniem, proszę napisać do mnie prywatnie. Na wizytówce widniał napis: *GEN. FOGEL, ADIUTANT GENERALNY SZEFA AERONAUTYKI WOJSKOWEJ.*

Piechota nie miała ze mnie wiele pociechy. Już w niecały tydzień później znów jechałem pociągiem. Tym razem moją stacją docelową stał się Sewastopol, a jednostką, do której dostałem przydział, była „Wojskowa Szkoła Pilotów w Kaczi".

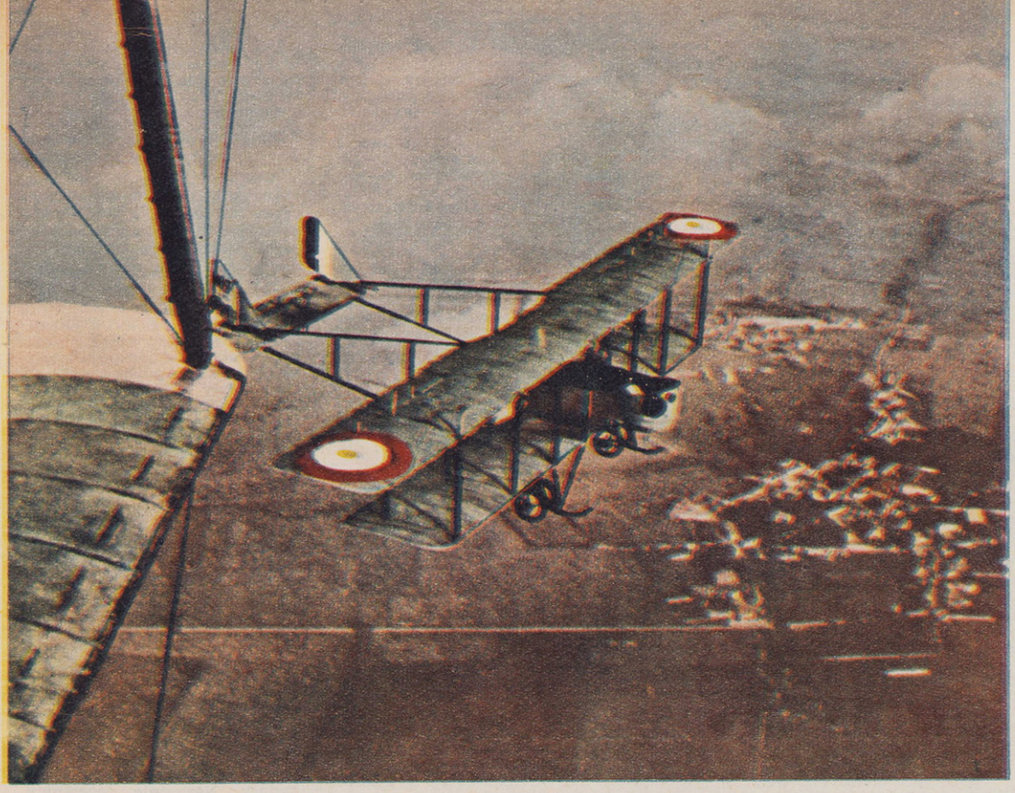
Sliczna to była szkoła. Olbrzymie pole wzlotów — dawna, idealnie równa, łąka nadmorska. Mogło się tam szkolić jednocześnie kilka grup i nie słyszałem, aby kiedykolwiek nastąpiło zderzenie w powietrzu. Pomieszczenia mieszkalne luksusowe — dawne wille belgijskiego towarzystwa akcyjnego. Przyjeżdżali tam przed wojną na wypoczynek i kąpiele morskie bardzo zamożni ludzie z całej Europy. A klimat i warunki lotne? Wymarzone — i to przez cały prawie rok.

W Kaczi wyszkoliła się dość duża grupa Polaków. Razem ze mną latał Janek Kieżuń, późniejszy pilot w słynnej eskadrze francuskiej kpt. Guynemera na froncie zachodnim i następnie dowódca szkoły w Bydgoszczy i pułku toruńskiego. Bezpośrednio po moim odejściu na front wyszkolił się Paweł Zołotow — najdłużej zapewne latający pilot na świecie. Uczniami szkoły w Sewastopolu było także wielu innych wybitnych lotników i dowódców, m. in. Sergiusz Abżołtowski, Stanisław Kuźmiński, Jerzy Rudlicki, Ludwik Idzikowski i as asów — pułkownik Jerzy Kossowski.

Pomimo stosunkowo krótkiej egzystencji szkoła zdążyła już wypracować dość rozsądny system nauki i szczyciła się posiadaniem pewnych zwyczajów, przeradzających się już w tradycję lotniczą. Oczywiście ówczesne szkolenie — tak na ziemi, jak w powietrzu — wyda się obecnie śmiesznym prymitywem. Tym bardziej warto poznać, jak przygotowano zupełnie przecież surowych pod względem lotniczym kandydatów z rozmaitych rodzajów broni na pilotów bojowych.

Po zameldowaniu się w szkole uczeń przechodził kurs silnikowy i płatowcowy, kończący się dość ostrym praktycznym egzaminem. Następnie — pod dozorem instruktora — musiał złożony przez siebie silnik wyregulować i zamontować na płatowiec. Na tym właśnie, własnoręcznie przygotowanym samolocie, przyszły zdobywca przestworzy rozpoczynał naukę pilotażu. Już ta pierwsza faza szkolenia na ziemi obfitowała w wiele humorystycznych momentów. Doskonale pamiętam dorodnego sotnika kabardyńców (czerkiesów), który ani rusz nie mógł zrozumieć zasad budowy silnika. Spraw-

SEN NOCY LETNIEJ



dział np. grzanie się motoru, plując po prostu kolejno na cylindry. Prawdziwa jednak zabawa zaczęła się podczas szkolenia w powietrzu.

Początkowo kołowałem z ogromnym animuszem na „rulerze", samolocie z krótko obciętymi płatami. Miało to mnie oswoić z hukiem, nauczyć manipulowania silnikiem i utrzymywanie kierunku ruchami orczyka. Po pomyślnym ukończeniu „rulera" zasiedliśmy wraz z instruktorem Jefimowem na chwiejnych fotelikach prawdziwego już samolotu — Farmana. Instruktor oraz uczeń miał tam oddzielne stery kierunkowe, za to drążek wysokości był wspólny. Umieszczono go w ten sposób w środku kabinki, że ja trzymałem ster prawą ręką, a Jefimow lewą. Dziwne? A jednak w tak po prostu śmiesznie prymitywny sposób wyszkoliło się setki pilotów i to niejednokrotnie znakomitych.

Tu muszę wspomnieć o ważnym i mocno kłopotliwym elemencie ówczesnego szkolenia. Były to silniki. Mieliśmy z nimi zwykle najwięcej zmartwienia. „Gwiazdy", chłodzone powietrzem, niezmiernie łatwo grzały się i w rezultacie przerywały pracę. Nie można też było dowolnie redukować obrotów, czyli jak się obecnie mówi „dławić silnik". W rezultacie latało się albo na pełnych obrotach, albo z wyłączonym zapłonem. Oczywiście wyłączało się tylko na krótko, aby „decha" nie stanęła. Przycisk włączenia i wyłączenia zapłonu był umieszczony na drążku sterowym. Lot samolotu, szczególnie przy podchodzeniu do lądowania, był więc nierównomierny, szarpany, co stanowiło nie lada utrudnienia dla ucznia.

Nauka latania w Sewastopolu przypominała trochę system szkolenia stosowany w wiele lat później na polskich szybowiskach. Starty z lekkim tylko oderwaniem się od ziemi i natychmiastowe lądowanie na wprost — to przecież typowe „szuranie" szybowcowe. Po 8—10 tego rodzaju startach z instruktorem (w ostatnich lotach Farman osiągnął już 2—3 metry wysokości) uczeń wzlatywał sam. Ściślej mówiąc, nie latał, a w dalszym ciągu wykonywał krótkie skoki. Gdy wszystko już w tych skróconych do minimum podróżach powietrznych jako tako „grało", instruktor znów wsiadał do Farmana. Po nabraniu 200—300 metrów uczył zakrętów i następnie podprowadzania maszyny do lądowania. Po kilkunastu lotach opuszczał samolot i uczeń starał się go naśladować już samotnie. Na zakończenie cyklu szkolenia trzeba było wykonać tzw. „warunki". Ulegały one dość częstym zmianom i stawały się z czasem coraz trudniejsze. Np. ja musiałem popisywać się płaskimi i ostrymi zakrętami, ósemkami, nabieraniem wysokości nad lotniskiem, przelotem Sewastopol — Symferopol — Sewastopol i ewolucją dosyć trudną nawet dla obecnie szkolącego się pilota. Było to lądowanie na sygnał z wyłączonym silnikiem. Oczywiście nie chodziło o to, aby usiąść gdziekolwiek na olbrzymim lotnisku. To nie byłoby wcale trudne. Zadanie uważano za wykonane dopiero wówczas, gdy Farman zatrzymał się tuż obok chorągiewki, gdzie stał instruktor i bacznie obserwował ewolucje powietrzne swego wychowanka.

A jak było ze mną? Po 8 czy 9 skoku Jefimow huknął mi do ucha krótkie pytanie, które dźwięczy mi w uszach do dziś: „Dasz Antoni Josifowicz, radę sam?" Cóż może odpowiedzieć młody człowiek na tego rodzaju, raczej retoryczne, pytanie... Toteż, gdy skwapliwie kiwnąłem głową, Jefimow przypomniał mi pokrótce, jak mam postępować, aby coalić życie swoje i Farmana: — Ściągniesz drążek na pępek — pójdziesz prosto do nieba. Jak oddasz za dużo — to wielką dziurę w lotnisku wywiercisz. A psucie pola wzlotu surowo przecież wzbronione. Tak w pierwszym jak i w drugim wypadku masz za to zapewniony darmowy, uroczysty pogrzeb z orkiestrą oraz wszelkimi innymi honorami wojskowymi, oddanymi przez miejscowy garnizon. Poniał?"

Na podstawie tej przemowy wyrobiłeś sobie zapewne bardzo złe zdanie o mym pierwszym instruktorze, doskonałym pilocie i miłym — poza lotniskiem — człowieku. Zapewne nie przestudiował on ani dogłębnie ani nawet pobieżnie żadnej książki psychologicznej. Ale w ówczesnych warunkach i czasach taki brutalny system może nawet pasował do sytuacji. Słabsi po prostu odpadali już w szkole. Nie szli na front, aby tam w nieco trudniejszej sytuacji, bez żadnego pożytku dla sprawy, zabijać nie tylko siebie ale w dodatku i obserwatora. No i nie roztrzaskiwać maszyn, z którymi na froncie było dość krucho.

Start. Trzymam wreszcie sam drążek sterowy, opiekuńcza ręka „policjanta" (tak powszechnie nazywaliśmy instruktorów) zniknęła. Długo się pamięta pierwszą miłość i lot samodzielny — westchnął mój rozmówca.

Mój pierwszy lot bez instruktora wyglądał jednak trochę inaczej, niż to było nakazane przez Jefimowa. Zamiast małego skoku po prostej wspiąłem się na jakieś 100-150 metrów, zatoczyłem obszerny łuk i dopiero wówczas lądowałem. Dlaczego tak postąpiłem? Mógłbym ci powiedzieć, że była w tym fantazja, niewyżyty zapał do latania itd. Ale po tylu latach, które upłynęły od czasów sewastopolskich, szczerze wyznam, że właśnie takiego wykonania lotu w ogóle nie planowałem. Ot, był to po prostu nieprzemyślany, trochę szczeniacki odruch. W godzinę później dostałem za mój wyczyn dzień aresztu domowego, najniższy możliwy wymiar kary.

Gdy zgromadziliśmy się na obiad w kasynie, komendant szkoły przyjacielsko objął mnie i zaprowadził do stołu, gdzie zasiadali „samodzielni". Był to rodzaj pasowania na prawdziwego już lotnika. W sewastopolskiej szkole skrupulatnie zachowywano bowiem ładny zwyczaj. Oto wychowankowie zasiadali w sali jadalnej w pewnym, z góry ustalonym, porządku. Centralny stół zajmował komendant wraz ze sztabem instruktorów. Bezpośrednio do dowództwa przyległ stół, gdzie siadali starzy uczniowie, tuż przed otrzymaniem dyplomu pilota wojskowego. Dalszy stół to „samodzielni", a na szarym końcu były miejsca dla „rulerów" i nowo przybyłych. Przesuwanie się ucznia po szczeblach wiedzy lotniczej można więc było doskonale obserwować już w sali jadalnej.

Naszymi instruktorami byli przedstawiciele aż trzech narodowości. Rosjanie — kpt. Cwietkow i cywilny pilot Jefimow, Polak — por. Rajewski (wyszkolił on m. in. Jerzego Rudlickiego, później głównego konstruktora samolotów w wytwórni lubelskiej) i Francuz — por. Genoir. Ponieważ tylko por. Berg z marynarki i ja mówiliśmy biegle po francusku, więc ten sympatyczny paryżanin często przebywał właśnie w naszym towarzystwie. Nie znał on zupełnie rosyjskiego i prosił, abyśmy go w wolnych chwilach zapoznawali z tajnikami tego egzotycznego dlań języka. Wynikło z tego zabawne — a dla nas dość smutne — zajście. Dla wyjaśnienia trzeba tu dodać, że w tym okresie stosunki rosyjsko-francuskie były bardzo serdeczne. Żołnierze rosyjscy i francuscy przelewali krew, walcząc przecież z tym samym wrogiem. Dla podkreślenia tej przyjaźni komendant szkoły płk Buchsgewden zawsze niezwykle uprzejmie witał się z oficerem francuskim: „Bonjour, lieutenant Genoir. Comment ça va? (jak się panu powodzi?). Namówiliśmy naszego przyjaciela, aby zrobił pułkownikowi niespodziankę i odpowiedział po rosyjsku. Francuzowi ten projekt z miejsca ogromnie się spodobał. Tego samego jeszcze wieczora nauczyliśmy Francuza po rosyjsku odpowiedniego — jak nam się zdawało — zdania. Zawierało ono uprzejmą propozycję, aby „gaspadin pałkownik" pocałował Genoira itd, itd.

Na drugi dzień, punktualnie o pierwszej, Buchsgewden wkroczył na salę jadalną wraz ze swym nieodłącznym towarzyszem, adiutantem Troickim. Wszyscy wstali, zapanowała cisza. Była to zaiste cisza przed burzą. Komendant skinieniem głowy pozdrowił wszystkich obecnych. Następnie, jak zwykle, wyciągnął przyjaźnie dłoń do Francuza: „Bonjour, Lieutenant Genoir, comment ça va?" A porucznik, jak tylko mógł najwyraźniej, wyskandował zdanie, którego początek w ogólnych zarysach zacytowałem powyżej. Podanie drukiem dokładnego zakończenia oracji Genoira można sobie z powodzeniem darować!

I tu nasz wódz okazał się na poziomie. Podziwiałem go, jak z iście stoickim spokojem zasiadł za stołem. Podejrzewam jednak, że mu jedzenie tego dnia niezbyt smakowało. Po obiedzie nie czekaliśmy długo — adiutant z grobową miną kazał się udać Bergowi i mnie do dowództwa. Rozmowa z komendantem była krótka. Właściwie ograniczyła się do słów: „Trzy dni aresztu domowego każdy. A za co, to wy już sami najlepiej wiecie". Nie mieliśmy żalu, kto inny zapewne z miejsca wylałby nas po prostu ze szkoły.

Była to moja druga bytność w gabinecie Buchsgewdena. Muszę tu dodać, że wkrótce potem oddał dowództwo szkoły Gruzinowi — płk. pil. Murużio. Trzecia najprzyjemniejsza wizyta w kancelarii szkoły, nastąpiła 2 lipca 1915 roku. Mój sen nocy letniej sprzed roku ziścił się — otrzymałem dyplom i odznakę pilota wojskowego Nie byłem widocznie najgorszy — zatrzymano mnie bowiem na pewien czas w szkole w charakterze instruktora.

Zakończę historią wzmiankowanego powyżej dyplomu pilota. Otóż z mych dawnych pamiątek i gratów dwie potężne burze wojenne zniszczyły prawie wszystko. Dziwnym trafem zachował się jeden dokument — właśnie dyplom szkoły sewastopolskiej. Pokazałem go kilka lat temu jednemu z lotników radzieckich i ten zapewniał mnie, że dawna szkoła nie posiada w zbiorach pamiątek z tak odległych czasów. Kto choć trochę zna dzieje siedmiomiesięcznej obrony Sewastopola przed hitlerowcami w latach 1941-1942, nie może się temu dziwić. Posłałem więc Kaczi fotokopię dyplomu podporucznika Antoniego Mroczkowskiego, dyplomu, który dał mu „skrzydła". I jak mi niedawno mówił ktoś, kto zwiedzał Krym i zawadził o nadmorskie lotnisko, dyplom mój umieszczony został w gablocie najdawniejszych pamiątek Sali Honorowej szkoły.

JANUSZ KĘDZIERSKI

AEROKLUBY

BYDGOSZCZ

W dniu 25 lutego 1968 r na lotnisku Aeroklubu Bydgoskiego odbyły się II Zimowe Zawody Szybowcowe Aeroklubu Bydgoskiego o puchar Bydgoskiego Przedsiębiorstwa Budownictwa Inżynieryjnego, patronującego aeroklubowi. Na starcie stanęło 24 zawodników. Regulamin przewidywał dwie konkurencje: budowę prawidłowego kręgu i lądowanie na punkt oraz strzelanie z wiatrówki. Z zawodów wykluczeni zostali regulaminem instruktorzy społeczni i zawodowi, którym przypadły funkcje organizacyjne i sędziowskie. Każdy z zawodników miał prawo wyboru szybowców „Czapli" lub „Sroki". Każdy zawodnik wykonywał dwa loty. Do zawodów dopuszczeni byli jedynie piloci, którzy zdali teoretyczne egzaminy okresowe oraz odbyli przed dniem zawodów co najmniej trzy loty treningowe za wyciągarką.

Zwycięzcą zawodów został Franciszek Różański — 1941 pkt. Drugie miejsce zajął Romuald Burak — 1919 pkt, trzecie Kazimierz Lenartowicz — 1881 pkt. Po zawodach w świetlicy aeroklubu odbyło się spotkanie zawodników z kierownictwem aeroklubu i kierownictwem zawodów przy kawie. Każdy uczestnik zawodów otrzymał upominek w postaci pamiątkowego proporczyka, zaprojektowanego i wykonanego w czynie społecznym przez Władysława Kościickiego. Podsumowania zawodów i ogłoszenia wyników dokonał prezes aeroklubu. Puchar wręczył zwycięzcy Dyrektor Bydgoskiego Przedsiębiorstwa Budownictwa Inżynieryjnego inż. Kowalewicz.

Piszę o tych zawodach dosyć szeroko, chociaż nie mają one przecież rangi wielkiego sportu, a są raczej rozrywką o charakterze towarzyskim. Stanowią jednak ważny czynnik zbliżający wzajemnie członków sekcji szybowcowej, stanowiących większość członków aeroklubu. Zawody są również dla młodych pilotów pierwszym zetknięciem się z atmosferą sportu szybowcowego. Rozważając formy pracy z członkami sekcji szybowcowej, kierownictwo tej sekcji postanowiło uatrakcyjnić łączność z członkami w okresie zimowym. Formy tej łączności są wielorakie. Oprócz zimowego szkolenia teoretycznego prowadzi się spotkania z grupą przygotowaną już do wyczynu, podczas których omawia się ciekawe przeloty. Analiza każdego wyczynu relacjonowana jest na spotkaniu przez pilota, który go wykonał. Pozwala to ocenić innym prawidłowość podjętych w czasie lotu decyzji taktycznych.

Pisząc tę korespondencję, chciałbym zachęcić aeroklubu, które tych form łączności z pilotami nie prowadzą, do spróbowania ich, a wyniki na pewno dadzą pełną satysfakcję.

Franciszek Kukliński

INOWROCŁAW

Z inicjatywy członków Zarządu Aeroklubu Kujawskiego zorganizowano zajęcia dla dzieci w okresie „Białych Wakacji", tzn. od 22.12. 1967 do 4.1. 1968 r. Codziennie przyjmowano grupę około 40 dzieci i młodzieży z Inowrocławia. Dla nich wyświetlano filmy o tematyce lotniczej, przygotowano spotkania z pilotami aeroklubu, pokazywano im sprzęt lotniczy. Na zakończenie „Białych Wakacji" odbyła się impreza podsumowująca, pod hasłem „Nasze lotnisko". Na program tej imprezy złożyły się: teleturniej na temat historii aeroklubu, gawęda: „Lotnictwo LWP" i część artystyczna w wykonaniu zespołu harcerskiego.

W imprezie udział wzięło 260 dzieci i młodzieży. Ogólnie akcją objęto 160 dzieci. Ponadto wszystkie kuligi organizowane przez władze oświatowe, kierowano na lotnisko aeroklubu. Fakt ten był podyktowany bezpieczeństwem dzieci. Płyta lotniska jest bardzo duża i można swobodnie organizować zajęcia na śniegu. Dla tej młodzieży wyświetlano również filmy.

Inicjatywa cieszyła się dużym uznaniem dzieci oraz Wydziału Oświaty. Przykład ten poddajemy pod rozwagę aeroklubom, w celu wykorzystania go w przyszłości w ich pracy.

* * *

W Aeroklubie Kujawskim w Inowrocławiu wre praca przygotowawcza przed zbliżającą się rocznicą 35-lecia powstania tego aeroklubu. Do ciekawych inicjatyw podjętych z tej okazji należy propozycja zwołania Sejmiku Lotniczego. Tematyka posiedzenia Sejmiku będzie następująca: 1. Wpływ form i metod w propagandzie na popularyzację lotnictwa wśród młodzieży na terenie miasta i powiatu inowrocławskiego; 2. Metodyka szkolenia pilotów na podstawie wyników i doświadczeń Ośrodka Akrobacyjnego w Inowrocławiu; 3. Kształtowanie się form szkolenia i wyczynu szybowcowego na przestrzeni lat 1963—1968 w Inowrocławiu; 4. Rola medycyny w lotnictwie sportowym.

W sejmiku udział wezmą aktualni piloci aeroklubu oraz wychowankowie, którzy obecnie mieszkają poza Inowrocławiem.

* * *

Aeroklub Kujawski, redakcja „Gazety Kujawskiej" i Komenda Hufca ZHP Inowrocław-powiat ogłosiły długofalowy konkurs związany z 25-leciem LWP i 35-leciem powstania Aeroklubu Kujawskiego.

Zadania konkursu: I etap — wypełnienie kuponu z 10 pytaniami dotyczącymi działalności Aeroklubu Kujawskiego. Pytania ogłoszone będą w miejscowej prasie; II etap — wypełnienie kuponu z 10 pytaniami dotyczącymi szlaku bojowego LWP; III etap — wykonanie prostego modelu kartonowego szybowca; IV etap — teleturniej zorganizowany na lotnisku. Do wyboru uczestników są następujące tematy: „Działanie bojowe LWP oraz jego historia". „Ludowe Lotnictwo Polskie" (historia i działania bojowe), „Historia Aeroklubu Kujawskiego", „Szybownictwo w okresie 25-lecia PRL", „Sylwetki pilotów i działaczy Aeroklubu Kujawskiego".

Nagrody dla uczestników: wyjazd na Szybowcowe Mistrzostwa Świata do Leszna; przelot samolotem; bezpłatny wyjazd na obóz; nagrody książkowe.

*

W porozumieniu z władzami oświatowymi Komenda Hufca ZHP Inowrocław-powiat i Aeroklub Kujawski ogłosiły konkurs rysunkowy dla dzieci w wieku od 7 do 11 lat (I—IV klasy). Konkurs został ogłoszony dla uczczenia 25 rocznicy powstania LWP. Tematyka konkursu dotyczy działalności naszego ludowego lotnictwa i jego szlaku bojowego w wyobrażeniu tej grupy wiekowej dzieci. Technika pracy dowolna. Nadsyłanie prac — do 25 kwietnia 1968 r. Organizatorzy pragną w dniu 9 maja 1968 r. zorganizować wystawę najciekawszych rysunków dzieci.

Dionizy Zaleta

ŁÓDŹ

MINIONY rok 1967 przyniósł dalszy znaczny postęp w rozwoju Aeroklubu Łódzkiego. Zarząd Główny Aeroklubu PRL przydzielił aeroklubowi do eksploatacji samoloty TS-8 „Bies", na których szkoleni byli uczniowie LPW II stopnia — kandydaci do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. Przejście na nowy typ samolotu, który do tej pory nie był eksploatowany w aeroklubie, wymagało dużego wysiłku i wkładu pracy ze strony kierownictwa i personelu etatowego. Nie można było stracić ani dnia. Szef wyszkolenia instr. pil. Józef Pieczewski postanowił większość zadań sportowych w sekcji samolotowej i spadochronowej wykonać w okresie wiosennym. Loty i skoki odbywały się w dzień i w nocy. Piloci samolotowi szkoleni byli i trenowali na samolotach Jak-18, a kadra instruktorska została przeszkolona w nocy na samolocie PZL-101 „Gawron" i TS-8 „Bies". Sekcja spadochronowa około 30% skoków wykonała w nocy. Wysiłek i wkład pracy, jaki włożył personel etatowy, piloci oraz skoczkowie w wykonanie zadań 1967 r., należy uważać za godny pochwały. A oto wyniki działalności Aeroklubu Łódzkiego w 1967 r.

Sekcja Spadochronowa. Wysłano do CWL Krosno dużą grupę kandydatów na przeszkolenie dla potrzeb WPD. Uzyskano: III klas — 10, II — 6, I — 3. Wykonano 1 103 skoki z samolotu. Zdobyto: odznak złotych — 4, srebrnych — 6, brązowych — 4. Do sukcesów sportowych łódzkich spadochroniarzy należy zaliczyć ustanowienie 15 rekordów krajowych, w tym 9 w skokach nocnych, zdobycie przez Zofię Muszkiet pierwszego miejsca w Spadochronowych Mistrzostwach Polski Juniorów oraz powołanie do kadry narodowej Zofii Muszkiet i Krystyny Kotlarek. Dwom skoczkom Aeroklubu Łódzkiego, Grzegorzowi Milińskiemu i Januszowi Wadlewskiemu, nadano tytuły mistrza sportu. Jan Wolski zdobył drugie miejsce w Spadochronowym Pięcioboju Nowoczesnym. Sekcja Spadochronowa AŁ w ubiegłym sezonie była bardzo aktywna, co znalazło odbicie w wynikach szkoleniowych i sportowych. Do wyróżniających się skoczków AŁ należy zaliczyć: Z. Muszkiet, K. Kotlarek, J. Wolskiego i Zygowca.

Sekcja szybowcowa. Wyszkolono podstawowo 13 uczniów, wysłano na szkolenie do innych aeroklubów 17 uczniów, łącznie wyszkolono podstawowo i w nurcie LPW — 30 uczniów. Uzyskano: 17 uprawnień do lotów za samolotem, 2 — do akrobacji podstawowej, 5 — do lotów bez widoczności ziemi, 3 — do lotów wysokościowych, 1 — do pełnej akrobacji. III klasę pilota szybowcowego zdobyło 17 osób, II — 10. Warunków do srebrnej odznaki szybowcowej zdobyto: przewyższenie 1000 m — 6, warunków czasowych — 4, przelotów warunkowych 50 km — 12. Srebrne odznaki zdobyło 12 pilotów. Przewyższenie 3000 m uzyskał 1 pilot, przelot docelowy 300 km wykonało 2 pilotów, a 300 km w przelocie otwartym pokonał 1 pilot. Zdobyto 1 złotą odznakę. Wylatano na szybowcach 1 432 godz., przeleciano 18 847 km, w tym 9 827 km po trasach zamkniętych. Zdobyto w memoriale Bitnera 120 083 pkt, na planowanych 71 000. W Szybowcowych Mistrzostwach Polski Józef Pieczewski zajął 3 miejsce. Do wyróżniających się pilotów w sekcji szybowcowej należy Wojciech Matz (junior), Jan Pisarkiewicz, Lech Przybylski i Wiesław Zarycki.

Sekcja samolotowa. Wylatano na samolotach 2 316 godzin. Piloci aeroklubu brali udział w kilku imprezach centralnych, jak Samolotowe Mistrzostwa Polski (pil. Karol Poselt, nawigator Andrzej Perzyna) i Rajd Dziennikarzy i Pilotów (pil. Karol Poselt, red. Zdzisław Strzępek), Wojciech Matz (junior) brał udział w kilku sprawdzianach w akrobacji samolotowej zajmując dobre lokaty oraz uczestniczył w Mistrzostwach Polski w Akrobacji Samolotowej. W sekcji wyróżniają się: Wojciech Matz (junior) i instruktor społeczny Waldemar Paprzun.

Poza działalnością wyszkoleniową prowadzona była w Aeroklubie Łódzkim działalność polityczno-propagandowa. Na terenie Ziemi Łódzkiej działają 73 koła lotnicze zrzeszające 1 332 członków. W kołach lotniczych młodzi entuzjaści lotnictwa zdobywają podstawowe wiadomości z dziedziny lotnictwa, jak również prowadzą działalność propagandową na terenie swych szkół lub organizacji młodzieżowych, gdzie organizują wystawy, zawody, wykonują gazetki o tematyce lotniczej oraz wyświetlają filmy lotnicze wypożyczone w aeroklubie.

Dla kół lotniczych zorganizowano dwie imprezy pod nazwą „Zawody Modeli Szkolnych", które były licznie obsadzone przez młodych modelarzy. Zwycięzcy tych imprez nagrodzeni zostali upominkami i lotami na samolocie, a zwycięskie zespoły otrzymały dyplomy.

W Łęczycy i Łodzi z okazji 50-lecia Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej zorganizowano zawody pod nazwą „Mały Gordon Bennett". Balony z Łęczycy doleciały w rejon Bydgoszczy, a z Łodzi w rejon Olsztyna. Zorganizowano trzy wystawy — jedną modelarską, obrazującą dorobek sekcji modelarstwa AŁ i dwie sprzętu lotniczego (szybowce, samoloty). W 25 rocznicę powstania PPR piloci i skoczkowie AŁ spotkali się z działaczem PPR tow. Janiszewskim.

Na lotnisku Lublinek odbyły się dwie ogólnopolskie imprezy modelarskie, które wzbudziły duże zainteresowanie społeczeństwa, szczególnie młodzieży. W czasie trwania Dni Lotnictwa zorganizowano pokazy lotnicze. Koło ZMS, działające przy obozie LPW — II stopnia, zorganizowało wycieczkę do Polichna, gdzie pod pomnikiem Czynu Partyzanckiego złożono kwiaty. Następnie uczestnicy wycieczki spotkali się z uczestnikami walk partyzanckich. Nawiązano ścisłą współpracę z Zarządem Wojewódzkim ZMS i Zarządem Łódzkim ZMS, z którymi wspólnie zorganizowano obozy — szybowcowy i spadochronowy. Poza tym ZW ZMS zorganizował obóz przewodniczących kół lotniczych, a ZŁ ZMS patronował obozowi LPW — II stopnia.

Bardzo dobrze układa się współpraca z Łódzką Komendą Chorągwi ZHP, przy której powołano inspektorat do spraw lotniczych, a druhowie przeszkoleni zostali w eksploatacji i układaniu spadochronów. W najbliższym czasie drużyny wybiorą specjalności lotnicze.

Stanisław Mucha

DO i OD REDAKTORA

LOTNICTWO TO TEŻ SPORT

Szanowny Panie Redaktorze!

Chcę pisać na temat macoszego traktowania sportów lotniczych przez masowe środki przekazywania. Pewien wyjątek stanowi telewizja, która raz w miesiącu nadaje program o tematyce lotniczej. W radio codziennie poświęca się kilka sekund szybownictwu, nadając komunikaty meteorologiczne. Również w prasie sportowej sporty lotnicze stanowią margines.

Z okazji zbliżających się XI Szybowcowych Mistrzostw Świata, których organizatorem jest Aeroklub PRL, sądzę że warto popukać do odpowiednich drzwi, aby puszczono na antenę wiadomości związane z tą imprezą. Minęły Igrzyska Zimowe w Grenoble, zbliża się Olimpiada letnia w Meksyku. Na brak wiadomości z takich imprez nie można narzekać — były i są w dalszym ciągu bardzo skrupulatnie i w terminie przekazywane. Nie mówi ani nie pisze się natomiast, z wyjątkiem „Skrzydlatej Polski," o przyjęciu najlepszych szybowników świata w Lesznie.

Polskie Radio poświęca 350 minut tygodniowo na audycje sportowe. Transmituje około 160 imprez rocznie, co stanowi 108 godzin programu radiowego z boisk, stadionów i bieżni. Nie ma, niestety, w tym ani jednej audycji o lotnictwie sportowym. Nie ma ani jednej transmisji z lotniska. Faktem jest, że byłyby trudności w przeprowadzeniu transmisji z zawodów szybowcowych czy nawigacyjnych tras samolotowych, ale na pewno można robić sprawozdania po rozegranych konkurencjach oraz transmisje z akrobacji samolotowej czy zawodów spadochronowych. A jednak bezpośrednich transmisji z zawodów lotniczych jeszcze nie było. Co robić, aby nasi sprawozdawcy radiowi i telewizyjni pokazali się z mikrofonem na lotnisku?

Polskie Radio ma wspaniałych sprawozdawców sportowych. Kto w Polsce nie słyszał głosu p.p. Tomaszewskiego, Pyszkowskiego czy Dobrowolskiego, którzy w bardzo obrazowy i sugestywny sposób potrafią przekazać to, co widzą? Należy przy tym nadmienić, iż doskonale znają się oni na sporcie. Od kogo zależy, aby ci ludzie robili sprawozdania z zawodów lotniczych? Po to, aby przekazać jak najwięcej wiadomości z trasy Wyścigu Pokoju, wsadzało się sprawozdawcę w samolot lub śmigłowiec. Dzięki temu właśnie kolarstwo, a szczególnie Wyścig Pokoju, ma tylu zwolenników. Sądzę, że wielbicieli podniebnych zmagań byłoby nie mniej, gdyby więcej o tym się mówiło i pisało.

Dla przykładu przytoczę okoliczność, która mówi sama za siebie, że tak właśnie jest. Otóż bardzo mało znany był u nas sport automobilowy. Dzięki swym wybitnym sukcesom Sobiesław Zasada rozsławił biało-czerwone barwy nie tylko w Argentynie i zyskał dla automobilizmu wielu zwolenników. Wyrazem tego niech będzie fakt, że Zasada został uznany za najlepszego sportowca 1967 r. Stało się to dlatego, że telewizja, radio i prasa poświęciły temu zawodnikowi i jego sukcesom dużo czasu i miejsca. Otóż to samo Junin w Argentynie, które patrzyło na zwycięstwo Sobiesława Zasady, było świadkiem nie mniejszego triumfu Edwarda Makuli w IX Szybowcowych Mistrzostwach Świata w 1963 r. Z tą różnicą, że o wynikach szybowcowego mistrza świata kibice sportu szybowcowego dowiedzieli się po tygodniu, a środki masowego przekazywania wiadomości skwitowały to małymi komentarzami.

Malkontent powie, że sporty lotnicze nie mają tylu zwolenników i kibiców co inne dziedziny sportu. Oczywiście trzeba się zgodzić z faktem, iż lotnisko to nie stadion czy bosko sportowe. Niemniej jednak trzeba mówić i pisać, aby społeczeństwo polskie wiedziało, że w szybownictwie jesteśmy światową potęgą, że coraz większe sukcesy odnoszą spadochroniarze i piloci samolotowi.

Od kogo zależy, aby można było usłyszeć, zobaczyć i przeczytać cyklicznie i permanentnie wiadomości o lotnictwie ze szczególnym uwzględnieniem sportów lotniczych? Jakie należy wysyłać zaproszenia, aby dziennikarze i sprawozdawcy radia i telewizji przyszli na lotnisko?

Apeluję do wszystkich kibiców i zwolenników lotniczych zmagań, aby pisali do radia, telewizji i prasy sportowej, że szybownictwo, spadochroniarstwo czy zawodnicza rywalizacja na samolotach — to tak samo sport jak hokej, boks czy żużel. Jestem przekonany, że głos mój nie będzie odosobniony.

mgr JÓZEF GLANC

POCZTA LOTNICZA

DANE SAMOLOTÓW

Stanisław Kuczek — Wałbrzych. Opis i rysunki samolotu Szcze-2 były zamieszczone w „SP" nr 35 z 1963 r. i nr 11 z 1968 r. Jego konstruktorem był inż. Szczerbakow (stąd skrót — „Szcze"). Lotnictwo hitlerowskie używało rozpoznawczych samolotów dwukadłubowych (nazywanych przez wojska radzieckie — „Rama") typu Fw-189. Była to konstrukcja niemiecka Focke-Wulf.

Ryszard Bielak — Kraków. O samolocie PZL-104 „Wilga-35A" pisaliśmy w „SP" nr 48 z 1967 r. Szczegółowy opis maszyn seryjnych tego typu zamieścimy niebawem. Rozbieg samolotu — 125 m, dobieg — 210 m. Przy lekkim wietrze czołowym rozbieg i dobieg „Wilgi-35A" na pasie betonowym wynosi zaledwie 25—30 m, co stawia ją w rzędzie najlepszych samolotów świata w tej klasie.

Jarosław Wejman — Warszawa. O samolotach DC-3 i DC-9 pisaliśmy w „SP" nr 2 z 1963 r. i 17 z 1967 r.

Dariusz Przyczyna — Poznań. 4-silnikowy Fw-200C-3 „Condor" był podstawowym samolotem rozpoznawczo-bombowym lotnictwa marynarki hitlerowskiej w latach ostatniej wojny. Był też używany jako transportowiec. Rozpiętość — 32,84 m, długość — 23,85 m. Ciężar całkowity — 22 700 kG. Prędkość max. — 406 km/h (przelotowa — 380 km/h), pułap — 8 500 m, zasięg — 4 100 km. 4 silniki po 1 000 KM. Załoga — 8 osób. Uzbrojenie — 7 k. masz. i 1 000—4 000 kG bomb lub innego ładunku. Zbudowano ok. 250 maszyn tej wersji. W okresie przedwojennym samolot ten był znany pod nazwą „Kurier". W ten sposób ukrywano pod maską samolotu komunikacyjno-pocztowego maszynę bojową.

Eugeniusz Sapiółko — Białystok. Bliższych danych samolotu Mignet HM-320 nie posiadamy. Samolot ten nie był produkowany seryjnie. Najmniejszymi samolotami produkowanymi seryjnie są prawdopodobnie maszyny jednomiejscowe: „Nipper-III" (rozpiętość — 6,0 m) i „Turbulent" (6,58 m).

ZBIERAMY ZNACZKI

WĘGRY. Ukazała się tu seria znaczków o tematyce kosmicznej. Znaczki, wydane dla poczty lotniczej, przedstawiają: za 20 f — „Marinera 4", za 30 f — satelitę włoskiego „San Marco", za 40 f — „Mołnię-1", za 60 f — rakietę orbitalną.

*

RUMUNIA. Wydane tu znaczki, poświęcone zdobywaniu Kosmosu, przedstawiają: za 55 bani — „Rangera-7", za 1 lei — również „Rangera-7", za 1,20 lei — „Woschoda", za 30 bani — satelitę komunikacyjnego „Syncom-3" i za 40 bani — również satelitę „Syncom-3".

*

KUBA. Wydany tu znaczek o tematyce kosmicznej (wartość nominalna 3 c) poświęcony jest lotom kosmonautów radzieckich: Nikołajewa i Popowicza.

Wszystkie znaczki, wydane w pięknych kolorach, reprodukujemy. (kh)

W lotniczej KSIĘGARNI

Konrad Fiałkowski ● POPRZEZ PIĄTY WYMIAR. Nasza Księgarnia, Warszawa 1967, str. 208, cena 15 zł.

Pamiętniki, wspomnienia, wszelkiego rodzaju autentyki i relacje oraz... literatura fantastyczno-naukowa. Tego właśnie rodzaju książki — zapewniają starzy księgarze — nigdy nie miały większego powodzenia niż obecnie. Nie miejsce tu na rozważanie, dlaczego właśnie pamiętniki, często pisane przez ludzi, którzy nie odegrali znaczniejszej roli w historii czy nauce — błyskawicznie znikają z półek księgarskich. Bowiem oprócz tego rodzaju książek rozbiła się obecnie istna bania literatury fantastyczno-naukowej, którą nawet zaczęto nazywać „literaturą przyszłości".

Fantastyce naukowej — pisze w „Posłowiu" Z. Przyrowski — stawia się dwa, według tradycyjnych pojęć, sprzeczne wymagania: z jednej strony postulat głębokiej znajomości stanu wiedzy i zdolności prawidłowego przewidywania dalszego jej rozwoju, postulat bezbłędnego poruszania się w olbrzymim bogactwie aparatów i urządzeń technicznych; z drugiej strony — postulat znajomości człowieka, jego wewnętrznego świata doznań i uczuć. Czytelnika interesuje nie tylko to, jak autor wyobraża sobie przyszłość, lecz w równej mierze jak wyobraża sobie w niej człowieka, jak ta stworzona przez naukę i technikę przyszłość może odbić się na losach i postawach jednostek, na losach i postawach całej ludzkiej społeczności".

Przyznam, że pierwszą (z 11) nowelkę książki Fiałkowskiego czytałem z oporami. Raziła mnie nadmierna ilość zwrotów i słów ściśle technicznych, których część — nawiasem mówiąc — można z powodzeniem użyć w brzmieniu bardziej powszechnie znanym. Druga nowelka już mnie zaczęła interesować, a skończyłem książkę już w pełni pochłonięty jej treścią. Po prostu trzeba się nagiąć do stylu i sposobu, jakich Fiałkowski używa w swoich opowiadaniach. Opowiadaniach przesiąkniętych klimatem naukowości, gdzie bohaterowie swobodnie obracają się w świecie automatów, maszyn matematycznych, skomplikowanych urządzeń technicznych, w świecie pracowni, laboratoriów i baz naukowych.

Trudno ściśle odpowiedzieć na pytanie: dla czytelników w jakim wieku można polecić książkę „Poprzez piąty wymiar"? Zdaje mi się jednak, że zrozumie ją dopiero człowiek dość dojrzały i oczytany w tematyce astronautycznej, maszyn matematycznych itp.

Okładkę (mało czytelną, niezbyt udaną), obwolutę i kartę tytułową projektował Włodzimierz Terechowicz.

J. KOWNACKI

KSIĄŻKI DO TWOJEJ BIBLIOTEKI

Mieczysław Rybak — „Jak zostać krótkofalowcem". Broszura wydana w 1967 r. przez Zarząd Główny Polskiego Związku Krótkofalowców. Wydanie drugie, uzupełnione i poprawione. Stron 12. Cena 1 zł. Nakład 15 000 + 30 egz. Broszura zawiera wszystkie informacje, niezbędne każdemu, kto interesuje się krótkofalarstwem oraz radiomodelarstwem.

Wiesław Schier — Miniaturowe lotnictwo, część II. Budowa latających modeli samolotów, szybowców i śmigłowców, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1968, str. 444, cena 50 zł. Książka jest przeznaczona dla zaawansowanych modelarzy. Omówiono w niej zasady budowy latających modeli prawdziwych samolotów, szybowców i śmigłowców. Podaje również wskazówki, jak należy oceniać model pod kątem możliwości jego budowy, jak przewidywać możliwości lotne modelu itp. Ważnym elementem książki są liczne dane samolotów historycznych oraz rysunki konstrukcyjne i plany wykonawcze modelu, wykonane w skali 1:1.

Książka przeznaczona jest dla modelarzy indywidualnych oraz zrzeszonych w modelarniach aeroklubów, przyszkolnych, przy pałacach młodzieży i drużynach harcerskich, jak również dla wszystkich interesujących się lotnictwem i modelarstwem.

Wyrazy wielkiej wdzięczności oraz serdeczne podziękowanie składam tą drogą Zarządowi Głównemu Aeroklubu PRL, Zarządowi, kadrze i pracownikom Aeroklubu Podhalańskiego oraz wszystkim Zarządom Aeroklubów Regionalnych za okazanie mi współczucia z powodu śmierci mojego męża LEOPOLDA KWIATKOWSKIEGO oraz udział w Jego pogrzebie i oddanie Mu ostatniej przysługi.

Maria Kwiatkowska

WKŁ

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52
tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale—FAI

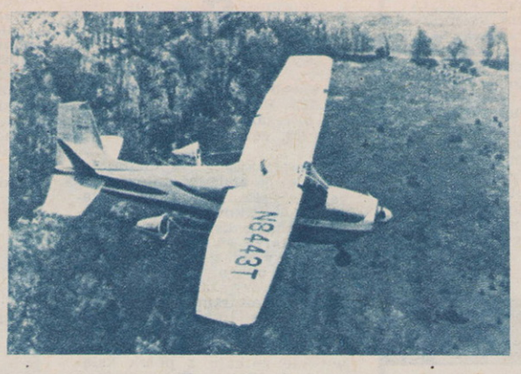
Tygodnik lotniczy i astronautyczny

Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8.
Telefon: 27-33-78

Redaguje Zespół: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ. **Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze zdezaktualizowane można nabyć w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch" — Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, na miejscu lub za zaliczeniem pocztowym. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 2141 N-76

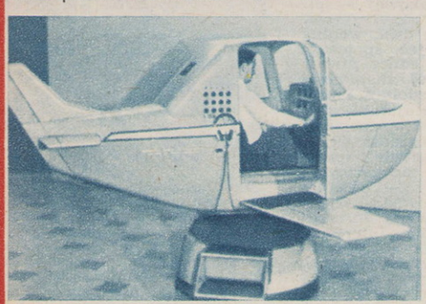
RAKIETĄ PO ŚWIECIE

ŁOWCA SZKODNIKÓW



Naukowcy z Uniwersytetu w Indiana prowadzą próby z łowieniem w powietrzu uskrzydlonych szkodników lasów. Oto samolot Cessna-182 wyposażony w 2 koszyki zbierające owady podczas lotu. Oczekuje się, że ten sposób niszczenia szkodników będzie skuteczniejszy i mniej groźny dla flory i fauny leśnej od opylania trującymi chemikaliami.

SYMULATOR LOTU

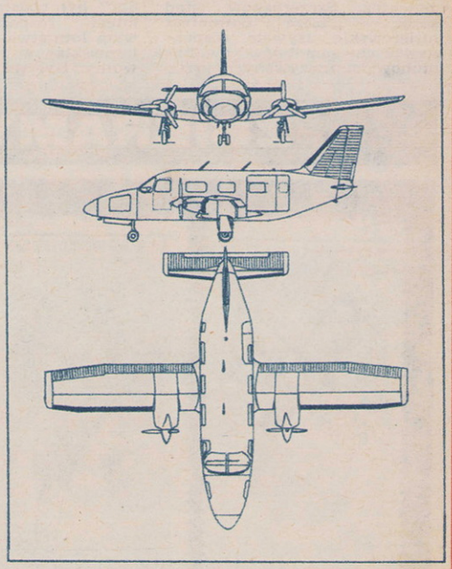


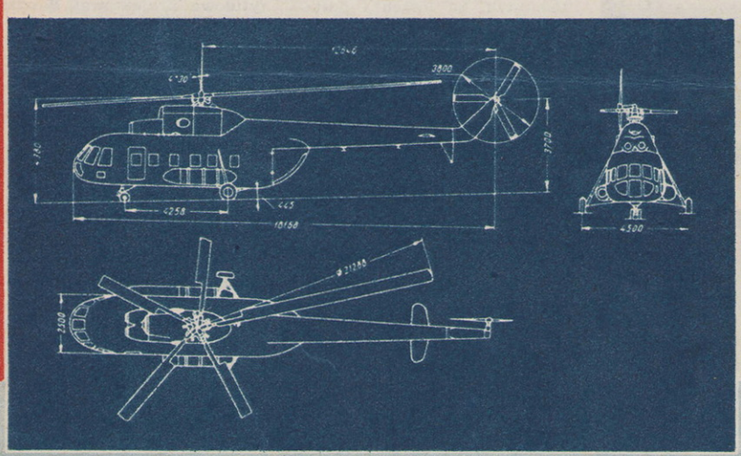
Naziemne treningowe symulatory lotu, tzw. link-trenery, znajdują się w stałym rozwoju. Oto jeden z najnowszych GAT-1, z kabiną pilota stanowiącą odbicie kabiny typowego 1-silnikowego samolotu sportowo-turystycznego. Pilot doznaje podczas „lotu" w symulatorze pełni wrażeń: szum, wibracje, przechyły itp. Symulator jest sterowany z zewnątrz przez miniaturowy komputer o wymiarach 20 × 28 × 61 cm. GAT-1 może być wyposażony dodatkowo we wskaźniki ILS, VOR, ADF, żyrobusolę, zakrętomierz, samopiszący rejestrator trasy lotu oraz w urządzenie symulujące turbulencję powietrza.

SAMOLOT DYSPOZYCYJNY PA-35 „CHEYENNE"

Samolot dyspozycyjny i małej komunikacji Piper PA-35 „Cheyenne" przewozi 16 pasażerów i 2 osoby załogi. 2 silniki tłokowe Lycoming TIO-720 o mocy 470 KM każdy. W przygotowaniu — wersja z silnikami turbośmigłowymi i kabiną ciśnieniową. PA-35 jest typowym przedstawicielem obecnych tendencji amerykańskich w budowie małych samolotów pasażerskich.

Rozpiętość — 15,55 m, długość — 12,0 m, wysokość — 4,8 m, pow. nośna — 29,35 m². Ciężar własny — 2 220 kG, ciężar całkowity max. — 4 080 kG. Prędkość max. na wys. 3 050 m — 390 km/h, prędkość przelotowa — 347 km/h (na wys. 5 000 m — 370 km/h), prędkość min. — 120 km/h, wznoszenie — 8 m/s. Pułap — 7 500 m, pułap z 1 silnikiem — 4 250 m. Zasięg — 1 050 do 1 300 km.



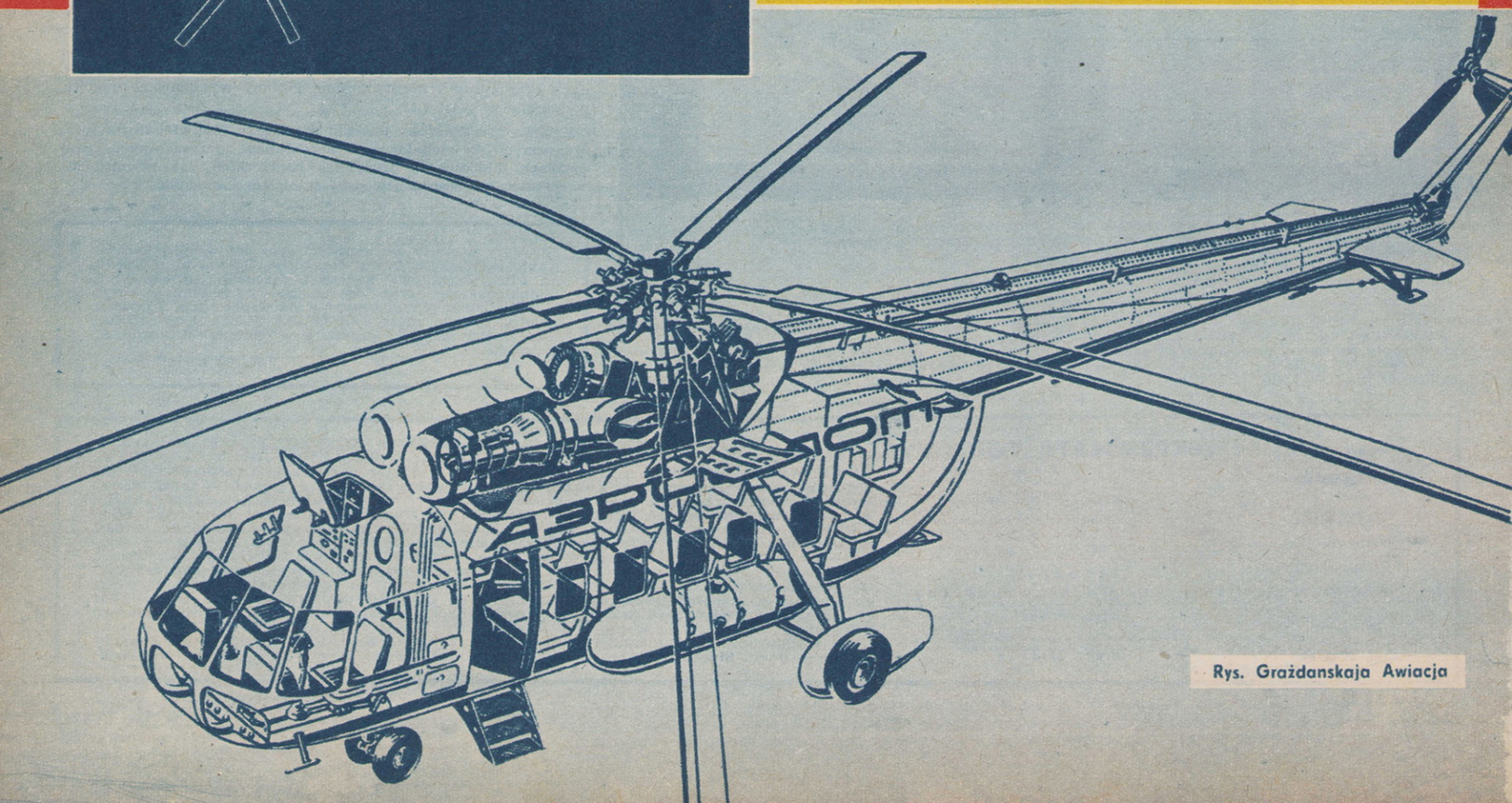


ŚMIGŁOWIEC RADZIECKI MI-8

Przekrój perspektywiczny przedstawia nowy śmigłowiec turbinowy Mi-8 produkowany seryjnie w ZSRR. Mi-8 przeszedł przedtem wszechstronne próby w różnych warunkach klimatycznych, odbył też bez najmniejszego defektu wielki przelot do Japonii i z powrotem — na trasie 20 000 km. Śmigłowiec jest produkowany w 2 wersjach: transportowej (ładunek max. — 4 T; podwieszany na zewnątrz — 3 T) i pasażerskiej (10 do 32 osób, w zależności od klasy komfortu). Obie wersje mogą być łatwo przekształcone w śmigłowiec sanitarny, przewożący 12 chorych na noszach i lekarza. Załoga — 2 osoby.

2 sprzężone silniki turbinowe TW2-117 konstrukcji S. Izotowa o mocy 1 500 KM każdy, z automatyczną regulacją warunków pracy. Automatyczny pilot. Radiostacje KF i UKF oraz awiofony.

Średnica wirnika — 21,29 m. Ciężar całkowity — 11 100 kG (max. — 12 000 kG), ciężar paliwa — 1 450 do 2 160 kG. Prędkość max. — 250 km/h, prędkość przelotowa — 205 do 225 km/h, pułap dynamiczny — 4 500 do 5 200 m, zasięg — 425 do 650 km, zasięg wersji z 28 pasażerami i 30-minutową rezerwą lotu — 360 km. Mi-8 może startować z ładunkiem użytecznym 3 T z poziomu 1 450 m i lądować z tym ładunkiem na poziomie 1 850 m.



Rys. Grażdanskaja Awiacja